VII.—GOVERNMENT BILL.

THE MADRAS APPROPRIATION (NO. 2) BILL, 1958.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Sir, I beg leave to introduce the Madras Appropriation (No. 2) Bill, 1958.

MR. SPEAKER : The question is—

'That leave be granted for the introduction of the Madras Appropriation (No. 2) Bill, 1958'.

The motion was put and carried.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : Sir, I introduce the Bill.

MR. SPEAKER : The Bill is introduced.

VIII.—BUDGET FOR THE YEAR 1958–59—VOTING OF DEMANDS FOR THE YEAR 1958–59—*cont.*

DEMAND XXXII—ROAD TRANSPORT SCHEMES—WORKING EXPENSES.

MR. SPEAKER : Now we shall proceed with the Demand for Grants, Demand XXXII—Road Transport Schemes—Working Expenses.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

'That the Government be granted a sum of Rs. 1,77,50,600 under Demand XXXII—Road Transport Schemes—Working Expenses'.

10-58 a.m. கனம் சபாநாயகர் அவர்களே இந்த மான்ய கோரிக்கை சம்பந்தமாக ஒரு சிறிய அறிக்கையைத் தயாரித்து அங்கத்தினர்கள் எல்லோருக்கும் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றது. இந்த சமயத்தில் ஒன்றிரண்டு வார்த்தைகளை மாத்திரம் சொல்லிக்கொண்டு இறுதியில் பதில் அளிக்கின்ற சமயத்தில் இதைப்பற்றி விரிவாக பதில் கொடுக்கலாம் என்று நினைக்கிறேன். இந்த நடைமுறை வருடத்தில் 60 புது பஸ்கள் போடப்பட்டிருக்கின்றன. நடைமுறை வருடத்தில் 13 கோடி 47 லட்சத்திற்கு மேற்பட்ட பொதுமக்கள் இதில் பிரயாணம் செய்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு என் நன்றி. அதற்கு முந்திய வருஷத்தில் 12 கோடி 29 லட்சத்திற்கு மேற்பட்ட மக்கள்தான் பிரயாணம் செய்திருக்கிறார்கள். இப்போது நடைமுறை வருடத்தில் கிட்டத்தட்ட 20 லட்சத்திற்கு மேற்பட்ட பிரயாணிகள் இதில் பிரயாணம் செய்திருக்கிறார்கள் என்று சொல்லுகின்றபொழுது எந்த அளவுக்கு நம்முடைய சர்க்கார் போக்குவரத்துத்துறையில் சேவை செய்திருக்கிறது என்பது நன்றாகத் தெரியும். அடுத்தபடியாக முக்கியமாக கவனிக்கவேண்டியது நம்முடைய பஸ்கள் 1956-ம் வருடத்தில் ஒரு கோடி 33 லட்சத்திற்கு மேற்பட்ட மைல்கள் பிரயாணம் செய்தன. இப்போது நடைமுறை வருடத்தில் ஒரு கோடி 40 லட்சத்திற்கு மேற்பட்ட மைல்கள் ஓடியிருக்கின்றன. இன்னும் இந்த பஸ்கள் மைல் ஒன்றுக்கு சராசரியாக ஒரு ரூபாய் இருபது நயாபைசா சம்பாதித்திருக்கிறது. பஸ்கள் வைத்திருக்கிற பெரிய முதலாளிகள் எல்லோரும் ஒரு ரூபாய்க்கு மேல் ஒரு மைலுக்கு வருமானம் வந்தால், நல்ல வருமானம் என்று ஒத்துக்கொள்வார்கள். செலவை எடுத்துக்கொண்டு பார்க்கிறபொழுது, ஒரு மைலுக்கு ஒரு ரூபாய் எட்டு நயாபைசா செலவு ஆகியிருக்கிறது. ஆனால் இந்த ஒரு ரூபாய் எட்டு நயாபைசாவில்

27th March 1958] [Sri R. Venkataraman]

பலவித மற்ற செலவும் சேர்க்கப்பட்டிருக்கின்றன. Accidents ரிசர்வ் நிதிக்காக ஒதுக்கப்பட்ட தொகை, Depreciation ரிசர்வ் நிதிக்காக ஒதுக்கப்பட்ட தொகை, இன்னும் நாம் வாங்கிய முதலீட்டுக் கடனுக்காக சர்க்காருக்கு வட்டி செலுத்தவேண்டிய தொகை ரூ. 10 லட்சம் இருக்கும், இதையெல்லாம் சேர்த்து, ஒரு மைலுக்கு ஒரு ரூபாய் எட்டு நயாபைசா செலவாகிறது என்று கணக்கு கொடுத்திருக்கிறது. இந்த ரிசர்வ் நிதிகளுக்காக ஒதுக்கிய தொகை ஒரு மைலுக்கு 20 நயாபைசா. "Working expenses" என்று சொல்லுகிற அளவுக்குப் பார்ப்போமேயானால்; ஒரு மைலுக்கு 88 நயாபைசாதான் செலவாகிறது. சென்னை ராஜ்யத்திலே மிகப் பிராபல்யமாக ஓட்டுகிற மற்றொரு பஸ் கம்பெனியினுடைய செலவை நான் கேட்டு அறிந்துகொண்டதில், அவர்களுடைய செலவும் ஒரு மைலுக்கு 88 நயாபைசாதான் ஆகிறது என்று தெரியவருகிறது.

மற்ற விவரங்கள் கனம் அங்கத்தினர்கள் பேசியபிறகு கொடுக்கலாமென்று நினைக்கிறேன். இரண்டு மூன்று தினங்களுக்கு முன்னதாக நம்முடைய சென்னை ராஜ்ய பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் விஷயமாக ஒரு விபத்து ஏற்பட்டதைக் குறித்து சில கேள்விகள் போட்டதன்பேரில் நான் விவரங்கள் கேட்டு அறிந்துகொண்டிருக்கிறேன்: அவற்றை இந்த சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லலாமென்று நினைக்கிறேன். இந்த விபத்துக்குள்ளான பஸ்ஸை ஓட்டியவர் சரியான பயிற்சி பெற்றவரா என்று கேட்கப்பட்டது. அவர் பயிற்சிபெற்றவர், "Qualified driver with heavy endorsement and badge" என்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இரண்டாவதாக அவர் எப்பொழுது நியமிக்கப்பட்டார் என்று கேட்கப்பட்டது. திருவாங்கூர் கொச்சியிலிருந்து இந்த பஸ்களை மாற்றியபொழுது ஒரு சிலரின் பெயரைக் கொடுத்து அவர்களை இங்கே எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கொடுக்கப்பட்ட லிஸ்டில் இருக்கக்கூடிய டிரைவரில் ஒருவர். அவர் இந்தத் திருவிழாவுக்காக மாத்திரம் வேலையில் அமர்த்தப்படவில்லை. "ரெகுலர் வேக்கன்ஸி" யில் அவருக்கு வேலை கொடுக்கப்பட்டது. நம்முடைய சென்னை ராஜ்ய பஸ் நிர்வாகத்தில் இருக்கிற முறைப்படி, 12 மாதகாலம் "Daily paid worker" ஆக இருந்தால் அவர்களுக்கு பர்மனென்ட் ஆக வேலை கொடுக்கப்படும். இந்த 12 மாத காலத்தில் மாதம் ஒன்றுக்கு 22 நாட்கள் வேலை செய்யவேண்டும். அவ்வாறு செய்தால் அவர்களுக்கு பெர்மனன்ஸி கிடைத்துவிடும். இந்தவிதமான காலி ஸ்தானத்தில் தான் அவர் நியமிக்கப்பட்டார்.

அடுத்தபடியாக, நிர்வாக ஹானரரி டைரக்டர் விபத்து நடந்த இடத்திற்கு செல்லவில்லை என்று குறிப்பிட்டு சொல்லப்பட்டது. அதைப் பற்றியும் நான் கேட்டு அறிந்ததில், அது சரியல்ல என்பதையும் தெரிந்து கொண்டிருக்கிறேன். மற்ற விவரங்களை பதில் சொல்லும்பொழுது சொல்லலாமென்று இப்பொழுது நிறுத்திவைத்துக்கொள்கிறேன். இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரிக்கும்படி எல்லா அங்கத்தினர்களையும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

SRI C. NATARAJA ODAYAR : On a point of information, Sir, கனம் மந்திரி அவர்கள் சென்ற ஆண்டில் 13 கோடி மக்கள் பிரயாணம் செய்ததாகவும், அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவிப்பதாகவும் சொன்னார்கள். அவர்களில் நின்றுகொண்டு பிரயாணம் செய்தவர்கள் எத்தனைபேர் என்பதைச் சொல்லமுடியுமா என்று கேட்கிறேன். (சிரிப்பு)

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : நின்றுகொண்டு சென்றவர்களுக்கு அதிகமான நன்றி. உட்கார்ந்து சென்றவர்களுக்கு குறைவான நன்றி........(பலத்த சிரிப்பு.)

MR. SPEAKER : எதிர் கட்சியில் ஸ்ரீ டி. எஸ். ராமசுவாமி பிள்ளை அவர்கள் கொடுத்திருக்கும் 144-வது பிரேரணையை ஆதரிப்பதாகச் சொன்னார்கள். How long will the Hon. Minister take ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Half an hour.

MR. SPEAKER : Yes; according to the agreement arrived at, fifteen minutes are set apart for one of the Opposition leaders. We have 80 minutes left.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : Why not we sit in the afternoon?

MR. SPEAKER : The Business Advisory Committee has allotted two hours for this Demand. Therefore, only eight hon. Members can speak. Let Mr. Ramaswami move his cut motion. I will allow him ten minutes; so also for other Members, I will allow ten minutes each. The Leader of the Opposition party will have fifteen minutes.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : Sir, I move—

"That the allotment of Rs. 1,77,50,600 under Demand XXXII—Road Transport Schemes—Working Expenses be reduced by Rs. 100".

MR. SPEAKER : Motion moved—

"That the allotment of Rs. 1,77,50,600 under Demand XXXII—Road Transport Schemes—Working Expenses be reduced by Rs. 100".

The Demand and the cut motion are before the House for discussion.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த வெட்டுப் பிரேரணை மீது பேசுவதற்கு முன்னால், ஒரு விஷயத்தை முக்கியமாக கூற விரும்புகிறேன். ஒரு விஷயத்தைப்பற்றி உண்மையிலேயே எனக்கு சந்தோஷம். காரணம் என்னவென்றால் இந்த இலாக்காவை தலைமை தாங்கும் அமைச்சர் அவர்களும், இலாக்காவிலுள்ளவர்களும் குறைகளை எடுத்துச் சொன்னால் அதைத் தப்பாக எடுத்துக்கொள்ள மாட்டார்கள். நல்லெண்ணத்தோடு, நீதியை அடிப்படையாகக் கொண்டு சொல்வதாகக் கருதுவார்கள் என்று எனக்குத் தெரியும். குறைகளை எடுத்துச் சொல்வதில் சந்தோஷம் கிடையாது. தேசீயமயமாக்கப்பட்ட ஒரு பெரிய தொழிலிலுள்ள குறைபாடுகளையும் தவறுகளையும் எடுத்துச் சொல்லவில்லையென்றால், நாம் சோஷலிஸ சமதர்மத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட ஒரு சமுதாயத்தை ஏற்படுத்தப் போகிறோம் என்று சொல்லும் போது, நிச்சயமாக ஒரு பெரும் கடமையிலிருந்து தவறியதாகத் தோன்றும். ஆகையால் தான் நான் இதை வற்புறுத்திக்கூற விரும்புகிறேன்.

எனக்குக் கொடுக்கப்பட்ட பத்து நிமிஷங்களுக்குள்ளாக இதைப்பற்றிப் பேச முடியுமென்று நான் கருதவில்லை. இதிலே பலவிதமான குறை பாடுகள் இருக்கின்றன. ஒரு நாள் பூராவும் ஒதுக்கினாலும், இதைப்பற்றி விவாதிக்க முடியும். சோஷலிஸ சமுதாயத்தை உருவாக்க வேண்டுமென்ற லட்சியத்தை வைத்துக்கொண்டிருக்கும்பொழுது, நம் நாட்டிலே கட்டப்படும் அணைக்கட்டுகளையெல்லாம் கோயில்களாகக் கருதி, பயபக்தியோடு பூஜிக்கவேண்டுமென்று நம்முடைய பிரதம மந்திரி ஜவஹர்லால் நேரு கூறியதுபோல், சோஷலிஸத்தை அடிப்படை லட்சியமாகக்கொண்டுள்ள மக்களும், தேசமும், சோஷலிஸ சமுதாயம் உருவாக வேண்டுமென்ற ஆர்வம் படைத்தவர்களாக இருப்பார்களேயானால், அதற்கு ஒரே ஒரு உரைகல் தான் இருக்கிறது. அது என்னவென்றால், பொது உடமையாக்கப் பட்ட தொழில்கள் சரியாக நடத்தப்படுகின்றனவா என்பதுதான். நிச்சயமாக நம்முடைய பஸ் போக்குவரத்து இலாக்காவானது, தனியார் நடத்தும் தொழிலைவிட மிகவும் கேவலமாக இருக்கிறது என்றால், நடைமுறையில்

[Sri T. S. Ramaswamy Pillai] 27th March 1958]

நாம் சோஷலிஸ சமுதாயத்திற்கு எதிராகத்தான் பிரசாரம் செய்கிறோம் என்று அர்த்தம். இன்றைய தினம் டி.வி.எஸ். போன்ற தனிப்பட்ட முதலாளிகள் நல்ல முறையில் இந்தத் தொழிலை நடத்தும்பொழுது அரசாங்கத்திற்கு மட்டும் ஏன் முடியவில்லை என்பதுதான் என்னுடைய தாழ்மையான கேள்வி. ஹைதராபாத்திலும், பம்பாயிலும் சிறந்த முறையில் நடத்துகிறார்கள். அங்கே மேலும் மேலும் முன்னேறிக்கொண்டு வருகிறார்கள். நம்முடைய ராஜ்யத்தில் நிலைமை எப்படியிருக்கிறது என்று பார்க்கும்போது, நம்முடைய டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவிலே, ஹானரரி டைரக்டர், டெபுடி டைரக்டர் போன்றவர்களுக்கு எல்லாம் அதிகமாகச் சம்பளம் கொடுக்கும்பொழுது பஸ்களை ஓட்டும் தொழிலாளர்களுக்கு சம்பளம் மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. அவர்களுக்கு வேலை நிர்ணயம் கிடையாது. அவர்கள் திடீரென்று டிஸ்மிஸ் செய்யப்படுகிறார்கள். மேல் அதிகாரிகளின் தயவை எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்கவேண்டியிருக்கிறது. கன்னியாகுமரியிலிருந்து தொழிலாளர்களை நாம் எடுத்துக்கொண்டபொழுது நமது பண்பாட்டிற்கு விரோதமான முறையில் நடந்துகொண்டிருக்கிறோம். ஒரு சில விஷயங்களை அட்மினிஸ்டிரேஷன் ரிப்போர்ட்டிலிருந்து நான் எடுத்துச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இப்பொழுது சில புள்ளி விவரங்களை தெரிவிக்கலாம் என்று நினைக்கிறேன். 1954-ம் ஆண்டு 226 பேர்களை வேலைக்கு அமர்த்தப்பட்டது. ஆனால் 31 பேர்கள் வேலை வேண்டாம் என்று சொல்லி 11-10 a.m. 'ரிசைன்' செய்துவிட்டார்கள். 1955-ம் வருஷம் 29 பேர் 'ரிசைன்' செய்திருக்கிறார்கள். 1956-ம் வருஷம் 29 பேர் 'ரிசைன்' செய்திருக்கிறார்கள். வேலையிலிருந்து நீக்கப்பட்டவர்களும் அதிகமான பேர். 1954-ம் வருஷம் 45 ஆட்களும், 1955-ம் வருஷம் 51 ஆட்களும், 1956-ம் வருஷம் 41 ஆட்களும் வேலையிலிருந்து நீக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். இந்த டிரான்ஸ்போர்ட்டு எடுத்துக்கொண்ட 5, 6 வருஷங்களிலேயே சில தொழிலாளர்கள் ரிடையராகி இருக்கிறார்கள். இதிலிருந்து வாலிபர்களை வேலைக்கு அமர்த்திக் கொள்ளவில்லை என்று தெரிகிறது. இதே சமயத்தில் கன்னியாகுமரியைப் பார்த்தால், அங்கு 20 வருஷங்களுக்கு முன் சர்க்கார் இந்த டிரான்ஸ்போர்ட்டை எடுத்துக்கொண்ட போதிலும் அங்கு ரிடையர் ஆனவர்கள் சமீபத்தில் இல்லை. கன்னியாகுமரியில் நடந்த ஒரு விஷயம் சபையில் உள்ள அங்கத்தினர்கள் கவனத்தைக் கவர்ந்திருக்கிறது. அதைப்பற்றி இரண்டு பெரிய பத்திரிகைகளும் எழுதியிருக்கின்றன. இந்த சம்பவத்தைப் பார்த்து தேசீய மயமாக்குவதே தவறு என்று நினைக்கும்படியான நிலைமை ஏற்படக்கூடாது என்பதுதான் என் கருத்து. நான் சோஷலிசத்திலே நம்பிக்கை உடையவன். நிச்சயமாக இவைகளை நன்றாக நடத்த முடியும் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு உண்டு. இந்த பஸ்களில் லீகேஜ் மற்றும் இதர குறைபாடுகள் இருந்தால் அதற்கு யார் பொறுப்பாளியாக இருந்தாலும் அவர்களுக்கு தக்க தண்டனை கொடுக்கவேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இது வெறும் வார்த்தையிலோ அல்லது ஏட்டு அளவிலோ இருந்துவிடக்கூடாது.

கன்னியாகுமரியில் உள்ள நிலைமையை சற்றுப் பார்ப்போம். இருபது வருஷங்களுக்கு முன்பு அங்கு டிரான்ஸ்போர்ட் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது. 1954-ம் வருஷத்திற்கு அப்புறம் ஒருவரையும் வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்ளவில்லை. அங்கு பப்ளிக் சர்வீஸ் கமிஷன் ஆட்களை பொறுக்கி எடுக்கிறார்கள். அங்கு ஆட்களை டிஸ்மிஸ் செய்வது இல்லை. ஆகவே வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டவர்கள் சாசுவதமாக இருக்கிறார்கள். ஆகவே, 1954, 1955, 1956 வருஷங்களில் புதிய ஆட்களை எடுக்கவேண்டிய அவசியம் இல்லாமல் போய்விட்டது.

கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் இந்த மூன்று வருஷங்களில் ஒருவரும் 'ரிசைன்' செய்யவில்லை, வேலையிலிருந்து நீக்கப்படவில்லை, ஒருவரும் இறந்தும் போகவில்லை.

இங்கு நிலைமை எப்படி இருக்கிறது என்று பார்த்தால் 1954-ல் 29 ஆட்களும், 1955-ல் 36 ஆட்களும், 1956-ல் 20 ஆட்களும் வேலையிலிருந்து நீக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். 'ரிடக்ஷன்' என்ற வகையில் 1954-ல் 116

[Sri T. S. Ramaswami Pillai] [27th March 1958

ஆட்களும், 1955-ல் 72 ஆட்களும், 1956-ல் 25 ஆட்களும் தண்டிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். இவைகள் எல்லாம் டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகா கொடுத்த தகவல்கள். தொழிலாளர் பிரதிநிதி, தொழிலாளர் வீரர் என்று சொல்லக் கூடிய தொழில் அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் நான் கண்ணீர் வடித்துக் கொண்டு இந்த தகவல்களை கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது.

அதிகம் பிரயாணிகளை ஏற்ற மறுத்த கண்டக்டர்கள் தண்டிக்கப்பட்டிருக்கிறார்களா என்று நான் சமீபத்தில் ஒரு கேள்வி கேட்டேன். இது விஷயத்தில் கன்னியாகுமரியில் நாகராஜன் என்ற கண்டக்டருடைய 'இன்கிரிமெண்ட் பார்' செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அதைப்பற்றி அங்கு உள்ள சங்கம் அமைச்சர் அவர்களுக்கு எழுதியிருக்கிறது. நான் இதைப்பற்றி டைரக்டர் அவர்களிடம் சொன்னதும் உண்டு. அது இப்போது அப்பீலில் வந்து கொண்டிருக்கிறது.

கன்னியாகுமரி பகுதியில் 1954, 1955, 1956 வருஷங்களில் யாருக்கும் தண்டனை கொடுக்கப்படவில்லை.

இங்கு 500 மைலுக்கு ஒரு பஸ் நின்று விடுகிறது. ஆனால் கன்னியாகுமரியில் 10,000 மைலுக்கு 0·57 என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. அதாவது 20,000 மைலுக்கு ஒரு வண்டி நிற்கிறது. இங்கு நிலைமை இப்படியிருக்கும்போது இவர்கள் அங்கே போய் என்ன சீர்திருத்தம் செய்ய முடியும்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : The breakdowns in the year 1957 were 17·12 for 10,000 miles. In the previous year the number was 21·11.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : இங்கு டீசல் ஆயில் உபயோகிக்கும் பஸ் ஒரு காலனுக்கு 13 மைல்தான் போகிறது. கன்னியாகுமரியில் இருக்கும் பஸ்கள் இன்னும் அதிக மைல்கள் ஓடுகின்றன.

இப்பொழுது ஒரு முக்கியமான விஷயத்தைப்பற்றி குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இந்த பஸ் விபத்தில் சம்பந்தப்பட்ட டிரைவர் தாசய்யன் என்பவன் 1956-ம் வருஷம் டிசம்பர் மாதம் 13-ந் தேதி வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டான். அவனை பப்ளிக் சர்வீஸ் கமிஷன் மூலமாக டெஸ்ட் செய்து எடுத்துக்கொள்ளப்படவில்லை. அவர்கள் ஆட்களை எடுத்தால் தேர்ச்சி பெற்றதற்கு சர்ட்டிபிகேட்டு கொடுக்கிறார்கள். இந்த டிரைவரை செகிங் இன்ஸ்பெக்டரும், போர்மனும் டெஸ்ட் செய்தபோது அதில் தேர்ச்சி அடையவில்லை என்று தெரிகிறது.

விபத்து நடந்த அன்று டைரக்டர் அவர்கள் அங்கு சென்றிருக்கலாம். ஆனால் அவர் அன்றைய தினம் செல்லவில்லை. கேரளா அரசாங்கம் அவர்களை எடுத்து ஆஸ்பத்திரிக்கு கொண்டுபோய் விட்டிருக்கிறார்கள். பாட்மிண்டன் விளையாடும்போது இரண்டு பேர் இறந்து போனார்கள் என்ற தகவல் கிடைத்தது.

MR. SPEAKER : The hon. Member has taken fifteen minutes.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : I have finished.

MR. SPEAKER : All the leaders of parties and other members have expressed themselves in favour of an afternoon sitting. 2 மணி நேரம் போதாது, இன்னும் அநேக மெம்பர்கள் பேசவேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆகையால் சபை 1 மணிக்கு எழுந்திருந்து பிற்பகல் 3 மணிக்கு கூடி 5 மணி வரை விவாதிக்கலாம் என்று நினைக்கிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : 3 மணிக்கு கௌன்சில் கூடுகிறது.

MR. SPEAKER : அப்படியானால் 1½ மணிக்கு சபை கலைந்து பிறகு பிற்பகல் 3½ மணியிலிருந்து 5½ மணி வரை இந்த மானியத்தின்மேல் விவாதம் நடக்கும். அந்த இரண்டு மணி நேரத்தில் பல அங்கத்தினர்கள் பங்கு எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று சந்தோஷத்தோடு சொல்கிறேன்.

27th March 1958]

* Sri T. T. DANIEL : Mr. Speaker, while supporting the Demand, I would like to place before the Government certain facts for their consideration. It is my firm belief that our Government should nationalize the entire transport system in our State. There may be hurdles, obstacles, inconveniences and difficulties in the beginning. But if the Government have got the requisite boldness, they can surmount all these. The explanation that is given by the Hon. Minister for not nationalizing the entire transport system in the State is that the Government have not got funds, and that, therefore, they are thinking of piece-meal nationalization. I would tell the Hon. Minister that, the people of the State are behind the Government and that the excuse of lack of funds offered by the Government is not convincing.

Sir, I welcome the decision of the Government to expand the Madras Transport unit. But I am at a loss to understand why the Kanyakumari transport unit should not also be expanded. At present, I understand that only 40 routes in Kanyakumari area have been nationalized and that the total length covered by these routes is 500 miles. There are other mofussil routes equally lucrative which act as feeder routes to the Transport system in the Kanyakumari area. If these routes are also nationalized and if the route from Nagerkoil to Tirunelveli is also taken over by the Government, the Kanyakumari transport system will be an effective administrative unit by itself with a stupendous and gigantic workshop situated at Nagerkoil. I must also point out that there seems to be a wrong impression in the minds of the people of that area as well as the public in other parts of the State that before that area was added on to the Madras State, everything was well with the transport system in that area. This is an absolutely erroneous view. I would tell the Government and the hon. Members here that there has been a mischievous propaganda systematically carried on in several quarters which are always against the merger that things were better before merger. This will not solve problems but create new ones. They have successfully created that impression. It is high time that the Government took steps to convince the people of the area that things were equally bad, if not worse, even before merger so far as transport was concerned. There was overloading before merger. The rotten buses which are now running, were running even before merger. I would point out that this does not mean that things have not improved in the Kanyakumari area. There are difficulties. I would draw the attention of the Hon. Minister to the assurance that was given on the floor of the House with reference to my question on 27th July 1957 that 24 new buses would be sent to the Kanyakumari area and express my thanks to him for having fulfilled that assurance. I would say that the difficulties that have arisen in the matter of successfully operating the transport system there are difficulties which were actually created by the erstwhile Travancore-Cochin State at the time the question of assets and liabilities was discussed. Rotten buses were handed over to us. The Government were not kind enough, generous

enough to spare new buses at the time of division of assets and liabilities. The Hon. the Minister has said that 32 rotten buses, useless buses, were given to us. That is the main difficulty. The Government have now allotted only 30 lakhs of rupees for the purchase of buses. This amount is rather meagre and the Government should find funds for purchasing more buses. The Estimates Committee has also expressed the view that most of the buses operating in the Kanyakumari area are useless buses. Sir, most of these buses are petrol buses and it is stated that if they are fitted with diesel engines, the profit will increase. I hope this will be done soon.

Regarding waiting sheds at bus stops, I would say that the Government have to construct many. There are no good waiting sheds in our district—e.g., Monday Market, Neyyoor, Thoduvatti and Villukuri—and we can see at these places ladies with babies in their arms exposed to the heat of the sun. It is good on the part of the Government to begin the construction of a new workshop at Nagerkoil. This was a demand we made even before the erstwhile Travancore-Cochin Government some years ago. But our cry in the Legislature was a cry in the wilderness. But here, we find a Government with a changed heart, a Government having goodwill towards us. It is really good on the part of the Government to set apart three lakhs of rupees for the construction of the workshop.

Regarding service conditions, there is difference between those in Madras City and the conditions obtaining in Kanyakumari. But, Sir, most of the conductors and checking inspectors in Kanyakumari are graduates and graduates in law. Any way, we are not satisfied with the service conditions of the assistant inspectors and the conductors in the City Transport service. I would request the Government seriously to consider this question and to see that their condition is also ameliorated.

Sir, I would be failing in my duty if I did not say something about the tragic accident that occurred to a State Transport bus on the 10th of this month. I had the opportunity to visit the scene of occurrence of the accident and the Oolloor Hospital at Trivandrum to which the injured persons were taken. I met the injured persons and I still remember the old men and women with folded hands and with tears gathering in their eyes, telling me that nobody in the district came along to take them to the hospital. It pains me to tell that the officers of the district have brought a bad name to the entire Transport Department. They have blurred the fair name of the Hon. Minister. They must have shown some human consideration to the injured. That is all what the public want. Human sympathy transcends all transport rules. The District Collector may say that he is above transport rules and that he is not bound to go to the hospital and see the injured. I would ask the Hon. Minister to take note that the officers should change their attitude. They should forget that they are officers of the East India Company. People's minds have changed. The

27th March 1958] [Sri T. T. Daniel]

Government is run by the people's representatives. The public expect human consideration from the Government. If the Honorary Director had visited the hospital, how glad I would have been and how happy the people would have been! Perhaps it is an unwanton slip. I do not think such slips will ever occur in our life. About 87 poor Harijans were involved in that accident. Perhaps I believe that the District Collector and the other Transport Officers would have rushed to the hospital if some rich millionaire was involved in the accident. Or, they would have visited the hospital if some M.L.A., or some Minister was involved in the accident. Whatever it is, it is not good that they have not visited the injured in the hospital. When the people were seriously injured and when they were bleeding with grief, these officers have not visited them. So, there is no wonder there is distontentment in the district that the officers have not conducted themselves well and that they have not risen to the level expected of them. The District Collector could have gone to the hospital and could have given a word of consolation to the injured. We are told that the injured experienced considerable difficulty in returning to their respective places as soon as they were discharged from the hospital. The Kerala Government had a technical difficulty in giving money. Our Government could have made some contribution immediately at least from the accident fund and could have asked the Superintendent to give first-aid to the injured without delay. Sir, my question was given to the Hon. Speaker some 14 days back. Even after the lapse of 14 days, the officers have not given the correct answer. Even with regard to the number of deaths, we did not have correct figures. Correct details are not furnished. I have the names of the deceased. One Subashini, a lady, died the next day; she was admitted into the hospital. One Krishna Nayar, a native of a village near Trivandrum, succumbed and one Chellappan of Varkalai also died. I think the deceased lady's husband was discharged and I hear that he would also have died. With these few observations, I conclude my speech, Sir.

* **SRI C. R. RAMASWAMI**: சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என்னுடைய சில கருத்துக்களை வெளியிட முன் வந்துள்ளேன். பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் மிகவும் லாபகரமானது என்பதை யாரும் மறுக்கமுடியாது. அரசாங்கம் நடத்தும்போது லாபம் ஒன்றையே எதிர்பார்த்து நடத்தக்கூடாது. அரசாங்கம் நல்ல முறையில் இதை நடத்துகிறார்கள். இரண்டு வருஷ காலமாக கண்காணிப்புடன் இருந்து ஊழல்களை அகற்றி நல்ல முறையில் நடத்துகிறார்கள் என்பதைப்பற்றி சந்தேகமில்லை. யார் என்ன சொன்னாலும் இதை மறுக்கமுடியாது. இதிலே முக்கியமாக மந்திரி வெங்கட்ராமன் அவர்களுக்கு நமது பாராட்டு உரித்தானது. தொழிலாளிகளுக்கு 16 துறைகளில் எல்லா சலுகைகளும் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். இவைகளெல்லாம் முன் காலத்தில் இல்லை. ஆனாலும் அவைகளுக்காக ஒரு விதமான பாராட்டுதல்களையும் காணோமே என்று வருந்துகிறேன்.

1940-ல் மைலாப்பூரிலிருந்து பாரிஸ் கார்னருக்கு இரண்டரை அணா தான் கட்டணம். ஆனால் அது இப்பொழுது மூன்றரை அணா. இதற்குக் காரணம் என்ன ? இதே மாதிரி பல வழிகளிலும் கட்டணம் அதிகமாக இருக்கிறது. இவைகளையெல்லாம் சர்க்கார் கவனித்து கட்டணத்தைக் குறைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். தொழிலாளர்களுக்கு

நல்ல சலுகைகள் கொடுக்கவேண்டியது அவசியமே. ஆனால் சாதாரண மக்கள் பஸ்களை உபயோகிக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு குறைந்த கட்டணத்தில் செல்லக்கூடிய சௌகரியத்தை ஏற்பாடு செய்யவேண்டியது அவசியம்.

இந்த ஆண்டு அறிக்கையில் 1957-ம் வருடம் மார்ச்சுமீ 31உ கணக்குப்படி 445 பஸ்கள் சென்னையில் இருப்பதாக சொல்லுகிறார்கள். ஆனால் இப்பொழுது 320 பஸ்களே ஓடுகின்றன.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : சாதாரணமாக நான் குறுக்கிட விரும்புவதில்லை. ஆனால் இப்பொழுது புள்ளி விவரங்கள் சரியாக புரிவதற்காக குறுக்கிடவேண்டியிருக்கிறது. ஷெட்யூல்டு சர்வீஸ் கணக்குப்படி நடத்தினால் 100 சதவிகிதம் எபிஷன்ஸி இருக்கும். அப்படிப் பார்க்கும்போது 330 ஷெடூல்டு சர்வீஸ் நெம்பர் இருக்கிறது. ஆனால் 10 வருடங்களாக கண்டெம் பண்ணாமல் இருப்பவைகளையும் சேர்ப்பதால் 445 வருகிறது.

* SRI C. R. RAMASWAMI : இரண்டு வருஷங்களுக்கு முன்னால் மூன்றில் ஒரு பாகம் ஷெட்டில் இருந்துகொண்டேயிருக்கிறது என்று தெரியவருகிறது. ஓடாமலும், பராமரிப்பு செய்யாமலும் பஸ்களை ஷெட்டில் வைத்திருப்பது அரசாங்கத்திற்கு பெருமை தராது. அடிக்கடி ரோடுகளில் பஸ்ஸுகள் நின்று விடுகின்றன. கொடுத்திருக்கும் புள்ளி விவரங்களிலிருந்து பார்த்தால் 1957-ல் சராசரி ஒரு நாளைக்கு 65 பிரேக் டௌன் ஏற்பட்டு இருக்கிறது. இதிலே சென்னை நகரிலேயே 50 நேர்ந்திருக்கும். ஆனால் அதிகாரிகள் எடுத்துக்கொண்ட நடவடிக்கைகளால் ஓரளவு குறைந்திருக்கிறது, சந்தேகமில்லை. அதற்கு நன்றி தெரிவிக்கிறேன். ஆனால் பிரேக் டௌன்கள் அடிக்கடி ஏற்பட்டு கொண்டுதான் இருக்கின்றன. ஒரு பஸ் வழியில் நின்றுவிட்டால் பாஸஞ்சர்களுக்கு விமோசனமில்லை. அவர்கள் அங்கேயே நிற்கவேண்டியிருக்கிறது. அவர்களுக்கு உதவி பஸ் அனுப்புவதில் அந்த தாமதம் ஏற்படுகிறது. அதனால் மக்களுக்கு மிகவும் கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. "அரசாங்கம் எதை நடத்தினாலும் இப்படித்தான் இருக்கும்" என்று மக்கள் தூற்றுகிறார்கள். அந்த இலாகாவை நிர்வகிக்கும் ஆபீஸர்கள் இவற்றில் கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1940-ல் ஒரு ஸ்டேஜுக்கு அரை அணா கட்டணமாக இருந்தது. அது இப்போது முக்கால் அணாவாக உயர்ந்திருக்கிறது. இதற்கு காரணம் என்ன ?. அரசாங்கம் மக்களுக்கு நன்மை புரியவேண்டும் என்ற எண்ணத்தோடு பஸ் சர்வீஸை தேசீயமயமாக்கி யிருக்கிறார்கள். கட்டணத்தை உயர்த்திக்கொண்டு போனால் அரசாங்கத்திற்கு நல்ல பெயர் இருக்காது. கட்டணங்களை நயா பைஸாவாக மாற்றியபோது சிறிது உயர்வு ஏற்பட்டது. இச்சபை அங்கத்தினர்கள் எல்லோரும் தொழிலாளிகளின் சலுகையைப்பற்றி சொல்லுகிறார்களே தவிர பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்யும் 13½ கோடி மக்களுடைய அதிக செலவையும், கஷ்டங்களைக் குறித்தும் யாரும் பேசாததுபற்றி நான் மிகவும் வருந்துகிறேன். மக்களுக்கு குறைந்த கட்டணத்தில் போதுமான வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு எனக்கு இந்த சந்தர்ப்பத்தில் பேச அனுமதி கொடுத்ததற்கு வந்தனம் செலுத்துகிறேன்.

* SRI M. SELVARAJ : தலைவர் அவர்களே, ஸ்ரீ டி. எஸ். ராமசுவாமி அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் வெட்டு பிரேரணையை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன்.

அமைச்சரவர்கள் கொடுத்திருக்கும் அறிக்கையில் போன ஆண்டில் ஒரு மைலுக்கு செலவு 1·20 நயே பைசே ஆகவும் இந்த ஆண்டில் ·6 நயே பைசே அதிகமாகவும் இருப்பதாக கண்டிருக்கிறது. இதற்கு காரணம் கழிவு மைலுக்கு 88 நயே பைசேயாக இருப்பது. இந்த நேரத்தில் நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். சில தனியார் நடத்தும் பஸ்களில் 68 நயே

27th March 1958] [Sri M. Selvaraj]

பைசேதான் ஆகிறது என்று சொல்லுகிருர்கள். அவர்கள் இன்கம்டாக்ஸ்க் காக அப்படி கணக்கு காட்டி இருக்கலாம். ஆகவே இந்த செலவை குறைக்க நமது மந்திரி அதிக கவனம் செலுத்த வேண்டும்.

போன ஆண்டில் இருந்ததை விட இந்த ஆண்டில் மாடல் பஸ்கள் அதிகம் வாங்கவேண்டுமென்பது திருப்தி அளிக்கிறது. ஆனுல் தேசியமயமாக்கும் முக்கியத்துவத்தை அரசாங்கம் கவனிக்காமல் பண வசதி குறைவைபற்றி பேசுவது சரியல்ல. ஒரு வாரத்திற்கு முன்பு கேள்வி நேரத்தில் பதிலளிக்கையில் "ஒர்க்ஷாப் வசதி போதவில்லே, பண வசதி இல்லே" என்று சொன்னுர்கள். ஆனுல் ஒன்று சொல்லுகிறேன். ஜமீன்தாரி ஒழிப்பின் போது அவர்களுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவில்லே. ஆகவே ஜில்லா வாரியாகவாவது பஸ்களே தேசியமயமாக்க முயற்சி செய்யவேண்டும். பண மில்லே, ஒர்க்ஷாப் இல்லே என்று சொல்லி தட்டிக் கழிப்பது சரியில்லே. 11-40 a.m.

தற்சமயம் ஆளும் கட்சியில் கிட்டதட்ட இருபதுக்கு மேற்பட்ட பஸ் முதலாளிகள் இருக்கின்ருர்கள். ஆகையினுல்தான் ஒரு விருப்பு வெறுப்பு இல்லாமல் அவைகளே எடுத்துக்கொள்வதற்கு என்று ஒரு முறையை அனுசரித்துக்கொண்டு வருகிருர்கள். அதே முறையில் ஆளும் கட்சியில் அதிகப்படியான மிராசுதார்கள் இருப்பதால்தான் நிலச் சீர்திருத்தத் தைக் கொண்டுவர தயங்குகிருர்கள். மற்றும் இதர திட்டங்களேக் கொண்டு வருவதற்கும் அரசாங்கம் யோசனே செய்துகொண்டிருக்கிறது.

Mr. SPEAKER : இப்பொழுது பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்டைப்பற்றிதான் விவாதம் நடந்து கொண்டிருக்கிறது. நில சீர்திருத்தத்தைப்பற்றி இங்கே பேசக்கூடாது. The hon. Member must confine himself to the Demand, however nice reference to other things may be.

***Sri M. SELVARAJ :** உதாரணம் கூட சொல்லக் கூடாதா ?

Mr. SPEAKER : He can't do that also.

***Sri M. SELVARAJ :** குறிப்பாக இந்த மாநிலத்தில் சுமார் 3,500 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்று குறிப்பிட்டார்கள். இந்த பஸ் களுக்கு வரக்கூடிய லாபக் கணக்கைப் பார்த்தால் ஏறக்குறைய ஆறு கோடி ரூபாய் வரும். அதனுல் இவ்வளவு பெரிய வருமானம் வரக் கூடிய தொழிலே ஏன் தேசியமயமாக்கி நடத்தக்கூடாது ? ஆகவே பஸ்களே தேசியமயமாக்கி நடத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளு கிறேன். அப்படி தேசீய உடமையாக்கினுல் நஷ்டம் வராது. அப்படி தேசிய உடமையாக்க இஷ்டப்படவில்லே என்ருல் எல்லா பஸ்ரூட்டுகளேயும் ஏலத்திற்கு விட்டுயார் உயர்ந்த தொகைக்கு ஏலம் எடுக்கிருர்களோ அவர்களுக்கே அந்த ரூட்டுகளே விட்டுவிடலாம். அப்படி ரூட்டுகளேக் கொடுத்தால் யாரும் ஆட்சேபிக்க மாட்டார்கள். பலர் பல ரூட்டுகளே வைத்துக்கொண்டு அதி கப்படியான லாபத்தை அடைந்துகொண்டு வருகிருர்கள். மொனுபொலி சிஸ்டம் என்பதை எடுத்துவிட்டு அதாவது ஒரே ரூட்டுகளே வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்களோடு (new comers) மற்றவர்களுக்கும் அதைக் கொடுக்க முன் வரவேண்டும். ஆகவே இந்த முறையை அனுசரிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இப்பொழுது டீசல் எண்ணேக்கு வரி போடப்போவதன் காரண மாக மொபுசலில் உள்ள பஸ்களுக்கு கட்டணத்தை உயர்த்துகிருர்கள். அதாவது பஸ் வாடகையை உயர்த்துகிருர்கள். அப்படி உயர்த்தினுல் பொது மக்கள் அதிகமாக பாதிக்கப்படுவார்கள். அதனுல் அப்படி உயர்த்தாமல் இருக்கும்படியாக பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கையையும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

இந்த வருஷம் போன வருஷத்தில் பிரயாணம் செய்தவர்களேக் காட்டி லும் அதிகப்படியாக பிரயாணிகள் பிரயாணம் செய்ததாகச் சொல்லப் படுகிறது. போன வருஷம் 86 ரூட்டுகள் அனுமதித்திருந்தார்கள். ஆனுல் இந்த வருஷம் 99 ரூட்டுகளே அனுமதித்திருக்கிருர்கள். அதிகப்படியான

13 ரூட்டுகள் இருப்பதனால்தான் அதிகப்படியாக பிரயாணிகள் பிரயாணம் செய்திருக்கிறார்களே தவிர ஒரு பெரிய பலாபலன்களை அடைந்து விட்டதனால் அதிகப்படியான பிரயாணிகள் பிரயாணம் செய்யவில்லை என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயத்தையும் கவனிக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. சில ரூட்டுகளுக்குத்தான் சீசன் டிக்கட்டுகள் கொடுத்து வருகிறார்கள். எல்லா ரூட்டுகளுக்கும் கொடுக்கப்படுவது இல்லை. அதனால் எல்லா ரூட்டுகளுக்கும் சீசன் டிக்கட்டுகளைக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதை இந்த வருஷத்திலேயே செய்யவேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அதற்கு அடுத்தபடியாக பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் மக்கள் வெயிலிலும், மழையிலும் நின்றுகொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு வேண்டிய பெசிலிடீஸ் சென்னையில் இல்லை. ஆனால் கோயமுத்தூர், பீளமேடு முதலிய இடங்களை எடுத்துக்கொண்டால் அங்கு தனியார் நடத்தும் பஸ் ரூட்டுகளில் ஷெட்டுகள் அமைத்துக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். மற்றும் இதர சௌகர்யங்களையும் செய்துக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதைப்போன்று நம்முடைய மாநில சர்க்காரும் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். சென்னை நகரத்திற்கு அப்படிப்பட்ட ஒரு திட்டத்தைக் கொண்டு வந்து நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக தொழிலாளர்களுடைய பிரச்னை. இன்றைக்கு அங்குள்ள ட்ரைவர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய சம்பளம் மிகவும் குறைவு. மற்ற இடங்களில் கொடுக்கப்பட்டு வரும் சம்பளத்தைக் காட்டிலும் இங்கே கம்மியாகக் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. ட்ரைவர்களுடைய கையில் தான் பலருடைய உயிர்கள் இருக்கின்றன. ரயிலை எடுத்துக்கொண்டால் அங்கு ட்ரைவருக்கு அதிகப்படியான சம்பளம் கொடுக்கிறார்கள். இது வரைக்கும் பஸ் ட்ரைவர்களுக்கு அதிகப்படியான சம்பளம் கொடுக்கவே இல்லை. 50 அல்லது 60 பேர்களுடைய உயிர்கள் எல்லாம் அவர்களுடைய கையில் இருப்பதால் அவர்களுக்கு இன்னும் அதிகப்படியான சம்பளம் கொடுக்கவேண்டும்.

ட்ரைவர்கள் வீட்டுக்குப் போய்விட்டு வருவதாக இருந்தால் சுமார் 12 அல்லது 13 மணி நேரமாகிறது. ஆனால் அவர்களுக்கு எட்டு மணி நேர வேலைதான் என்று சொல்லப்பட்டிருந்தாலும் அவர்களுக்கு 12 அல்லது 13 மணி நேரமாகிறது. காலை எட்டு மணிக்கு ட்யூட்டிக்கு வருவதாக இருந்தால் தண்டையார்பேட்டை, திருவொற்றியூர் முதலிய இடங்களிலிருந்து வருகிறவர்களுக்கு வெடியற் காலையிலேயே புறப்பட்டு வரவேண்டியதாக இருக்கிறது. அந்த முறையிலும் அவர்களுடைய ஊதியத்தை உயர்த்திக்கொடுக்கவேண்டியதாக இருக்கிறது. மற்றும் தங்களுடைய வேலையில் ஒரு குற்றம் குறைவும் இல்லாமல் வேலை செய்து தங்களுடைய திறமையைக் காட்டக்கூடியவர்களுக்கு ஒரு கான்ட்ரிபூஷனோ அல்லது போனஸோ கொடுத்து உதவி செய்யவேண்டும். 100 ரூபாயோ அல்லது 200 ரூபாயோ அப்படிக் கொடுத்தால் அவர்கள் திறமையாக வேலை செய்ய முற்படுவார்கள். இப்படி அவர்களிடமிருந்து திறமையாக வேலை வாங்குவதற்கு முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகின்ற ஆடைகள் சரியான முறையில் கொடுக்கப்படுவதாகவே இல்லை. ஒரு வருஷத்திற்கு என்று கொடுக்கப்படக்கூடிய ஆடையை அந்த வருஷக் கடைசியில்தான் கொடுக்கிறார்கள். அதனால் வருஷத்தின் முதலிலேயே அவர்களுக்கு ஆடைகளைக் கொடுக்க முன் வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும். மற்றும் அவர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய ஆடைகள் அவர்களுடைய வேலைக்குத் தகுந்தபடி இல்லை. அடிக்கடிக் கிழிந்து போகக்கூடியதாக இருக்கிறது. போலீஸ்காரர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுவது போன்று அவர்களுக்கு அழுத்தமான ஆடைகளைக் கொடுக்க முன் வரவேண்டும். அப்படி அழுத்தமாகக் கொடுத்தால்தான் அவர்கள் நல்ல

27th March 1958] [Sri M. Selvaraj]

முறையில் செயலாற்ற முடியும். இப்பொழுது மூன்று செட்டுகள் கொடுக்கப் படுவதாக தெரிகிறது. அத்துடன் கூட ஒரு செட்டை அதிகமாகக் கொடுக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

குறிப்பாக ட்ரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் வெளியூரிலிருந்துதான் வருகிறார்கள். நமது அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு ரிப்போர்ட்டை சமர்ப்பித் திருக்கிறார். அதில் க்ரோம்பேட் வொர்க்ஷாப்பில் வேலை செய்யக் கூடியவர்களுக்கு வீடு கட்டிக்கொடுக்கும் திட்டம் தீட்டி இருப்பதாக சொல்லி இருக்கிறார். அதையே ரன்னிங் ஸ்டாப்புக்கும் ஏற்படுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பல ஊர்களிலிருந்து அவர்கள் வருவதால் அவர்கள் எல்லோரும் ஒரு இடத்தில் வந்து இருக்கும்படியாகச் செய்து அங்கே இருந்து அவர்களை வேலை இடத்திற்குக் கொண்டு வருவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். அப்படி இருந்தால்தான் அவர்கள் சீக்கிரமாக வேலைக்கு வரமுடியும். ட்யூட்டி 8 மணியுடன் அவர்கள் வீட்டிலிருந்து வந்து போவதற்கு நான்கு மணி நேரமாகிறது. அதனால் அவர்கள் எல்லோரும் ஒரு நாளைக்கு சுமார் 12 அல்லது 13 மணி நேரம் வேலை செய்யவேண்டியதாக இருக்கிறது. அதனால் அவர்களுக்கு கொஞ்சம் வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும். வண்டியை எட்டு மணி நேரம் சேர்ந்தால்போல் ஓட்டுவது என்பது முடியாது. அதனால் நான்கு மணிக்கு ஒரு மணி ஓய்வு கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். இப்படி அவர்களுக்கு ஷிப்டு முறையை அமைத்துக் கொடுக்கவேண்டும்.

ஸ்ரீ டி. டி. டேனியல் தலைமை வகித்தார்.

ஆகவே ஷிப்டு முறையில் ட்ரைவர்களை அமைத்துக் கொடுத்து அவர்களுக்கு நடுவில் ஒரு இண்டர்வல் கொடுத்து ரெஸ்ட் எடுத்துக் கொள்வதற்கு வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும். சேர்ந்தாற்போல் ஓட்டுவதாக இருந்தால் சிரமமாக இருக்கும். அதன்படி மாற்று முறையை அமைக்கவேண்டும் என்பதை இந்த நேரத்தில் கனம் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளு கிறேன்.

அடுத்தபடியாக மொபசலில் இருக்கும் பஸ்களுக்கு இருக்கும் கண்டக்டர் களும், ட்ரைவர்களும் . . .

* **Sri M. MUTHUSWAMY NAYAGAR :** மதிப்பிற்குரிய சட்டசபைத் தலைவர் அவர்களே, மன்னிக்கவேண்டும். உப தலைவர் அவர்களே, நமது மதிப்பிற்குரிய மந்திரி அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் பஸ் மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். எனக்குத் தெரிந்தவரையிலும், என்னுடைய அனுபவத்திலும் சுமார் பத்து வருஷங்களாக பஸ் நிர்வாகத்தை சர்க்கார் எடுத்து நடத்துகிறார்கள். அப்படி எடுத்து நடத்துவதில் கோளாறுகள் அநேகம் இருக்கின்றன. தற்சமயம் சென்ற இரண்டு வருஷங்களாகவே பஸ் நிர்வாகம் செவ்வை யாகவே நடந்துகொண்டு வருகிறது. இன்னும் மற்ற பஸ்களையும் சர்க்காரே எடுத்து நடத்தவேண்டும் என்றும் சொல்லுகிறார்கள். சர்க்கார் எடுத்து நடத்துவதிலும் எவ்வளவோ கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. எவ்வளவுதான் உயர்ந்த அதிகாரிகளைப் போட்டாலும், அதாவது மூவாயிரம், நாலாயிரம். ரூபாய் சம்பளம் வாங்கக்கூடிய அதிகாரிகளைப் போட்டாலும் சில கோளாறுகள் இருக்கத்தான் செய்யும். அவைகள் நடத்துவது மக்கள் கையில்தான் இருக்கிறது. ஆகவே நல்ல முறையில் நடத்தவேண்டுமானால் கொஞ்சம் கொஞ்சமாக படிப்படியாகத்தான் செய்யவேண்டும். சிலர் சொல்லு கிறார்கள், பஸ் முதலாளிகள் அதிகப்படியாக சம்பாதித்துவிட்டார்கள், பணக்காரர்களாகிவிட்டார்கள் என்று. பஸ் முதலாளி என்ற முறையில் எனக்கு நன்றாகத் தெரியும். சில ரூட்டுகளில் பஸ்களைவைத்து ஓட்டுகிறவர் களுக்குதான் பணம் கிடைத்து பணக்காரர்களாகி இருக்கிறார்களே தவிர மற்ற எல்லா ரூட்டுகளிலும் அப்படி லாபமடைந்து பணக்காரர்களாக ஆனதாகத் தெரியவில்லை. எவ்வளவோ பஸ் முதலாளிகள் மார்வாடி களிடத்தில் கடன் வாங்கி பஸ்களை அடமானம் வைத்திருப்பது நன்றாகத் தெரியும். சில பஸ் முதலாளிகள் பணக்காரர்களாகி இருக்கலாமே தவிர முக்கால்வாசிப்பேர்களும் இழிவான நிலைமையில்தான் இருக்கிறார்கள்.

[Sri M. Muhuswamy Nayagar] [27th March 1958

ஆகவே எல்லா பஸ் முதலாளிகளும் பணக்காரர்களாகி இருக்கிறார்கள் என்று சொல்வது சரியல்ல. எதிர் கட்சியில் இருக்கக்கூடிய அங்கத்தினர்கள் ஆளும் கட்சியில் (காங்கிரஸ் கட்சியில்) சுமார் இருபது பஸ் ஓனர்கள் இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் நான் சொல்லுகிறேன், எதிர்கட்சியில்தான் ஜாஸ்தியான பஸ் ஓனர்கள் இருக்கிறார்கள் என்று. ஆகையினால் சர்க்கார் . . .

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : On a point of order, Sir. It is my humble submission that this does not cover private transport about which the hon. Member is speaking. Is it in order, Sir?

SRI T. T. DANIEL (Temporary Chairman) : The Demand is not concerned with private management. The hon. Member may confine himself to the Demand.

SRI M. MUTHUSWAMY NAYAGAR : அவர்கள் அப்படிச் சொல்லுவார்கள். என்னைப் பொறுத்தவரையில் நான் பஸ் ஓனராக வந்த பிறகு பெருமைப்படக்கூடியதாக இல்லை. சர்க்கார் எப்பொழுது எங்களுடைய பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்களோ அப்பொழுதே கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறோம். பஸ்களைக் கொடுக்க தயாராக காத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். "ஆனாலும் கந்தை அதுவோ பழங்கந்தை, போனாலும் போகுதடி ஞானத் தங்கமே, நல்ல புத்தி வந்து விட்டது" என்று சொல்வதுபோல் நாங்கள் எங்களுடைய பஸ்களை சர்க்காருக்குக் கொடுக்கத் தயாராக இருக்கிறோம். "அம்பரத்தை அம்பு கொண்டு அசங்கென்றால் அசங்குமோ, கம்ப பெற்ற பார்க்கடல் கலங்கென்றால் கலங்குமோ" என்பதுபோல் சர்க்கார் சிரமப்பட்டு பஸ்களை சர்க்கார் உடமையாக்கவேண்டும் என்று சொன்னால் அதற்கு நாங்கள் குறுக்கே நிற்கவேமாட்டோம். ஆகவே பஸ்களை சர்க்கார் உடமையாக்கும்போது யோசித்துச் செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். நாங்கள் இங்கு 5, 6 பேர்கள்தான் பஸ் சொந்தக்காரர்களாக இருக்கிறோம். ஏதோ அங்கு 4 பேர், இங்கு 4 பேர் சேர்த்து 20 பேர்கள் என்று சொன்னார்கள். அப்படியில்லை.

11-50 a.m. அடுத்தபடியாக, 'பஸ் ஸ்டாபிங்' பற்றி பேச விரும்புகிறேன். திருவண்ணாமலையிலிருந்து பிராட்வேக்கு போகும் பஸ்ஸுக்கு நகரத்திற்குள் 8 ஸ்டாபிங்தான் அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. முன்பு 30 ஸ்டாபிங் இருந்தது. அதாவது பிராட்வேயை விட்டால் அடுத்த ஸ்டாபிங் ஸெண்டிரல். அதற்கு அடுத்தது ஆர்ட்ஸ் காலேஜ். ஆர்ட்ஸ் காலேஜ்க்கு அடுத்த ஸ்டாபிங் டி.வி.எஸ். இந்த இரண்டு ஸ்டாபிங்களுக்கும் நடுவே இரண்டு பர்லாங்தான் இருக்கும். அவ்வளவு சமீபத்தில் எதற்காக ஒரு ஸ்டாபிங் வைக்கவேண்டும் என்பது தெரியவில்லை. டி.வி.எஸ்.-க்கு அடுத்த ஸ்டாபிங் தேனாம்பேட்டை ரொட்டி கிடங்கு. அதற்கு அடுத்தபடி டீச்சர்ஸ் காலேஜ். பிறகு கிண்டி ரயில்வே ஸ்டேஷன், கத்திப்பாரா. தேனாம்பேட்டையில் இறங்கவேண்டுமென்றால் இறங்க முடியாது. தேனாம்பேட்டையில் இறங்கி ஜெமினிக்கு வரவேண்டுமானால் சர்க்கார் பஸ்ஸில் போக முடியாது. கிராமத்திலுள்ள ஜனங்கள் 5, 10 படி அரிசி மூட்டையாகக் கட்டிக்கொண்டு வருவார்கள். மூட்டை முடிச்சுகளை எடுத்துக்கொண்டு சர்க்கார் பஸ்ஸில் போகமுடியாது. சர்க்கார் பஸ் நகரத்தில் எங்கே வேண்டுமானாலும் நிற்பதற்கு அனுமதிக்கப்படுகிறது. ஆனால் தனியார் நடத்தும் பஸ்கள் ஜனங்களுக்கு சௌகரியமாக பல இடங்களில் நகரத்திற்குள் நிற்பதற்கு அனுமதிக்கப்படவில்லை. இரண்டிலும் ஜனங்கள்தான் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். இரண்டும் பொது மக்களின் சௌகரியத்திற்காக ஏற்பட்டதுதான். என் இரண்டு பஸ்களுக்கும் ஸ்டாபிங் விஷயத்தில் வித்தியாசம் காட்டப்படவேண்டுமென்பது தெரியவில்லை. சர்க்கார் பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்யும் பிரயாணிகளுக்கு செய்து கொடுக்கப்படும் சௌகரியம், தனியார் பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்யும்

27th March 1958] [Sri M. Muthuswamy Nayagar]

பிரயாணிகளுக்கும் செய்துகொடுக்கவேண்டுமல்லவா? சர்க்கார் இதை கவனித்து 30 ஸ்டாபிங் இருந்த இடத்தில் 15 ஸ்டாபிங்காவது கொடுப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, 178 "வீல பேஸ்" இருந்தால், 4 நிற்கும் பிரயாணிகள் அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். 195 வீல் பேஸ் இருந்தால் நிற்கும் பிரயாணிகளே அனுமதிப்பது கிடையாது. காரணம் என்னவென்றால் ஜனங்களுடைய சௌகரியத்தை முன்னிட்டுதான், அவர்கள் 40 மைல் தூரம் நின்றுகொண்டு போகமுடியாது என்பதற்காக அம்மாதிரி பஸ்களில் நிற்கும் பிரயாணிகளை அனுமதிப்பது கிடையாது என்று சொல்லப்படுகிறது வாஸ்தவம்தான். ஆனால் சர்க்காருக்கு சொந்தமான லாங் வீல் பேஸ் பஸ்ஸில் 15 நிற்கும் பிரயாணிகள் அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். இது நியாயமில்லை. ஆனால் சொல்லப்படும் வாதம் என்னவென்றால், நகரத்திற்குள் 2 பர்லாங், 3 பர்லாங்தான் நிற்கவேண்டியிருக்கும். அதனால் பரவாயில்லை என்பதுதான். அதை சரி என்று ஒத்துக்கொள்ளுகிறேன். காஞ்சீபுரம் போகும் சர்க்கார் பஸ்ஸில் 15 நிற்கும் பிரயாணிகள் அனுமதித்திருக்கிறார்கள். ஆனால் தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தும் பஸ்களில் நிற்கும் பிரயாணிகள் அனுமதிக்கப்படுவதில்லை. இம்மாதிரி வித்தியாசம் காட்டக் கூடாது என்பதை சர்க்காருக்கு தழ்மையோடு தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். பொதுஜனங்கள் ஒருமாதிரியாக பேசிக்கொள்ளுகிறார்கள், தனியார் பஸ் என்றால் ஒரு சட்டம், சர்க்கார் பஸ் என்றால் வேறு சட்டம் என்று பேசிக்கொள்ளுகிறார்கள்.

ஆகவே, 30 ஸ்டாபிங் இருந்த இடத்தில் அதை ஒரேயடியாக 8 ஸ்டாபிங்காக குறைத்தால் அது கிராமத்திலிருந்து வரும் மக்களுக்கு சௌகரியமாக இருக்காது 15 ஸ்டாபிங்காவது கொடுக்கவேண்டும். கிராம ஜனங்கள் 4, 5 படி அரிசி எடுத்துக்கொண்டு வந்தால்கூட சர்க்கார் பஸ்ஸில் போக முடியாது. கண்டக்டரை கேட்டால் சர்க்கார் பஸ் என்று சொல்லப்படுகிறது. அதேமாதிரிதான், டிரைவரைக் கேட்டாலும் சரி, கண்டக்டரைக் கேட்டாலும் சரி, செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டரைக் கேட்டாலும் சரி, சர்க்கார் பஸ் என்று சொல்லப்படுகிறது. தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தும் பஸ்களிலும் ஜனங்களுக்கு வேண்டிய சௌகரியங்கள் செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். சர்க்கார் பஸ் ரூட்டை எடுத்து நடத்துவதாயிருந்தால், சர்க்காரிடம் ஒப்படைப்பதற்கு எப்பொழுதும் தயாராக இருக்கிறோம். ஆனால் அப்படி சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளும் வரையில் கொஞ்சம் எங்களுக்கும் சௌகரியம் செய்துகொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

* **Sri P. G. MANICKAM:** மதிப்பிற்குரிய தலைவர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தை ஆதரித்து சில சங்கதிகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். தற்காலம் பெரிய தொழில்களெல்லாம் சமதர்ம முறையிலே நடத்தப்பட வேண்டுமென்று எல்லோராலும் சொல்லப்படுகிறது. ஆவடி காங்கிரஸில் கூட இந்த அடிப்படையில்தான் தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டது. சமதர்ம பாதையிலே நடத்தவேண்டும். அரசாங்கமே கூடுமான அளவு லாபகரமாக இருக்கும் தொழில்களையெல்லாம் எடுத்து நடத்தவேண்டுமென்ற முறையில் தான் ஆவடி காங்கிரஸில் தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டது. அதே கருத்தைக்கொண்டுதான் சென்னை ராஜ்யத்திலும் சர்க்கார் பஸ் சம்பந்தப்பட்ட நிர்வாகத்தை சமதர்ம பாதையிலே நடத்துவதற்காக திட்டம்போட்டு, இப்பொழுது சென்னை நகரத்தில் நடத்தப்பட்டு வருகிறது. ஆனால் அதிக லாபம் இல்லை. ஒரு மைலுக்கு 12 பைசாதான் லாபம் கிடைக்கிறது. இருந்தாலும் இது லாபத்திற்காக நடத்தப்படவில்லை. எதிர்காலத்தில் ஜில்லாக்களில் நடைபெறும் மோட்டார் போக்குவரத்து, பஸ் போக்குவரத்து இவைகளை தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்பதற்கு இது ஆரம்ப கட்டமாக இருக்கவேண்டுமென்ற நோக்கத்துடன், இது நல்லமுறையிலே நடத்தப்பட வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் இதில் சர்க்கார் அதிக கவனம் செலுத்திக் கொண்டுவருகிறது. இந்த டிபார்ட்மெண்டு மதிப்பிற்குரிய அமைச்சர் அவர்களுக்கு கொடுக்கப்பட்டதும், பதவியேற்ற கொஞ்சகாலத்திற்குள்ளேயே அதை கண்ணும் கருத்துமாக கவனித்துக்கொண்டுவருகிறார். அதிலே

என்னென்ன குற்றங்கள் இருக்கின்றன, அதை எந்த முறையில் நிர்வகிக்க வேண்டும், எந்த முறையிலே அதை விஸ்தரிக்கவேண்டும் என்பதை யெல்லாம் அவர்கள் கண்ணும் கருத்துமாக கவனித்துக்கொண்டு வருகிறார்கள். இதற்கு முன்பு நான் சட்டசபை மெம்பராக இருந்தேன். அந்த சமயத்திலே பலவிதமான குற்றங்களை எதிர்க் கட்சி அங்கத்தினர்கள் சொல்லி வந்தார்கள். இப்பொழுது அவர்களே இந்த நிர்வாகத்தில் குறை சொல்ல முடியவில்லை. அந்த முறையில் மதிப்பிற்குரிய அமைச்சர் இதை கண்ணும் கருத்துமாக நடத்துகிறார்கள் என்பதற்காக எல்லோரும் நன்றி செலுத்த கடமைப்பட்டிருக்கிறார்கள்.

அடுத்தபடியாக, சென்னை நகரத்திலுள்ள வாடகை மோட்டார் சங்கத்தார்கள் சில காலத்திற்கு முன்பு கவர்ன்மெண்டாரை சந்தித்து அவர்களுடைய குறைபாடுகளை தெரிவித்தார்கள். வாடகை மோட்டார்களைக்கூட அரசாங்கத்தார் எடுத்து நடத்தினால் மிக சௌகரியமாக இருக்கும் என்றும், தாங்களும் அதில் ஒரு பங்குதாரர்களாக இருக்க சம்மதம் என்ற முறையில் அவர்கள் அரசாங்கத்தாரை அணுகியதாக நான் பத்திரிகையிலே பார்த்தேன். அது சம்பந்தமாக அரசாங்கத்தார் என்னென்ன நடவடிக்கைகள் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இதர இடங்களில் பஸ்களை தேசீய மயமாக்குவதற்கு கவர்ன்மெண்டார் இப்பொழுது சில ரூட்களை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். மற்றும் சில ரூட்களை எடுத்துக்கொள்ளுவதற்கு அரசாங்கம் யோசித்துக் கொண்டிருக்கிறது என்பதாகவும் தெரிவிக்கப்பட்டது. இன்னொரு முக்கிய மான விஷயம் என்னவென்றால் இதற்காக இப்பொழுது போதிய நிதி இல்லை, நிதி வசதி ஏற்படும் காலத்தில் இதை அதிகப்படுத்துவதற்கு வசதி செய்யப்படும் என்று அவர்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். கவர்ன்மெண்டாருக்கு நான் ஒரு யோசனை கூற விரும்புகிறேன். முனிசிபாலிடிகள் இப்பொழுது அந்த நகர பஸ் சர்விஸை எடுத்து நடத்துவதற்கு இஷ்டப் படுகின்றன. முனிசிபாலிடிகள் பஸ் சர்வீஸை எடுத்து நடத்துவதற்கு முன்வருவதாயிருந்தால் அது லாபகரமாக இருக்கும், முனிசிபாலிடிகளின் வருமானத்தை அதிகரிப்பதற்கு அது ஒரு வழியாக இருக்கும், அது விஷயம் பற்றி கவனிக்கலாம் என்று மந்திரிகள் சுற்றுப்பிரயாணத்தின்போது தெரியப்படுத்தியதாக நான் பத்திரிகையிலே பார்த்தேன். இதை அவசியம் கவர்ன்மெண்டார் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அப்படிச் செய்தால் முனிசிபாலிடிகளின் வருமானத்தை அதிகரிப்பதற்கும், தேசீய மயமாக்குவதற்கும் ஒரு வழியாக இருக்கும். சம்பந்தப்பட்ட முனிசிபாலிடிகள் அதற்கான செலவில் பாதித் தொகையையும், கவர்ன் மெண்டார் பாதி தொகையையும் ஏற்றுக்கொள்ளலாம். எந்தெந்த முனிசிபாலிடிகளில் இதை அமுல் நடத்தினால் லாபகரமாக இருக்குமோ, அந்த முனிசிபாலிடிகளில் இதை முதலில் அமுலுக்குக் கொண்டுவரும்படி கவர்ன்மெண்டாரை கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இதற்காக ஒரு சில லட்சக் கணக்கான ரூபாய்கள் தேவையாக இருக்கலாம். தேசீய மயமாக்குவதற்கு முன் மாதிரியாக சில முனிசிபாலிடிகளில் இந்தத் திட்டத்தை அமுல் நடத்திப் பார்த்தால் எவ்வளவு லாபம் கிடைக்கும் என்பது தெரியவரும். அரசாங்கத்திற்கு லாபத்தைப்பற்றி கவலையில்லை. இப்பொழுது அவர்களுக்கு மைலுக்கு 12 பைசாதான் கிடைக்கிறது. ஆனால் முனிசிபாலிடிகளுக்கு கொஞ்சம் லாபம் வேண்டியதுதான். ஆனால் திறமையாக நடத்தக் கூடிய முனிசிபாலிடிகளுக்குக் கொடுக்கலாம். அப்படிச் செய்தால், அது முனிசிபாலிடிகளுக்கும் லாபகரமாகத்தான் இருக்கும். இதை சர்க்கார் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

முனிசிபாலிடிகள் நீண்ட பாதைகளில் பஸ் சர்வீஸை நடத்தினால் அவைகளுக்கு நல்ல லாபம் வரும். எங்கள் பிராந்தியத்திலுள்ள வியாபாரிகள் பெங்களூருக்கு அடிக்கடி போய்வருகிறார்கள். ஈரோடிலிருந்து பெங்களூர் வரை ஒரு பஸ் சர்வீஸை நடத்தினால் மிகவும் நன்றாக இருக்கும் என்று அவர்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள் ஈரோடிலிருந்து பெங்களூர் வரையுள்ள தூரம் 300–315 மைல்களாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன், அந்தப் பாதையில் பஸ் ஸெர்விஸ் நடத்தினால் நல்ல லாபம் வரும்.

27th March 1958] [Sri P. G. Manickam]

இப்படிப்பட்ட நெடுந்தூரப் பாதைகளில் சர்க்காரே பஸ் ஸெர்வீஸ் நடத்தலாம். சென்னையிலிருந்தும் கோயம்புத்தூரிலிருந்தும் ஏராளமான வியாபாரிகள் பெங்களூருக்குப்போய் வருகிறார்கள். ஆகவே, அந்தப் பாதையில் பஸ் ஸர்வீஸ் நடத்தினால் மிகவும் லாபகரமாக இருக்கும். பஸ் ஸர்வீஸை தேசிய மயமாக்கும் விஷயத்தில் அரசாங்கத்தார் முனிசிபாலிடிகளை சேர்த்துக்கொள்ளவேண்டுமென்றும் முனிசிபாலிடிகளுக்கு உதவ வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். நான் கூறிய யோசனைகளை சர்க்கார் கருணை கூர்ந்து கவனிக்கவேண்டுமென்றும் தக்க நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொண்டு என் வார்த்தையை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

*Sri S. PAKKIRISAMI PILLAI : கனம் தலைவர் அவர்களே, சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்து சம்பந்தமாக சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த சந்தர்ப்பத்தில் என்னைப் பேச அனுமதித்ததற்கு தங்களுக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். சென்னை நகரைப் பொறுத்த வரையில் பஸ் போக்குவரத்து அரசாங்கத்தார் பொறுப்பில் வந்த பிறகு சமீப காலத்தில் அது மிகவும் முன்னேறியிருக்கிறது என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. நகரிலுள்ள சர்க்கார் பஸ்களில் வேலை செய்யும் சிப்பந்திகள் பொறுப்புணர்ச்சியுடன் தங்கள் கடமைகளை நன்றாகச் செய்து வருகிறார்கள். மக்களும் சர்க்கார் பஸ்கள் தேசத்தின் சொத்து என்பதை நன்றாக உணர்ந்து தகுந்த முறையில் நடந்துகொள்கிறார்கள். மக்களும் சர்க்கார் பஸ் சிப்பந்திகளும் பரஸ்பரம் மரியாதையாக நடந்துகொள்வதைப் பார்க்கிறோம். ஒவ்வொரு வருஷமும் சர்க்கார் பஸ் சிப்பந்திகள் மரியாதை வாரம் கொண்டாடுகிறார்கள். இவ்விதம் கொண்டாடப்படுத்தினால் மனது பக்குவம் படுத்தப்பட்டு சாந்தமாக வேலை செய்வது சந்தோஷகரமான விஷயம். கன்னியாகுமரியைப் பற்றியோ மற்ற இடங்களைப் பற்றியோ நான் குறிப்பிடவில்லை ; சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் சர்க்கார் பஸ் சிப்பந்திகளுக்கு வாழ்க்கைச் செலவுக்கேற்றவாறு சம்பளம் கொடுக்கப்படுகிறதா என்பது வேறு பிரச்னை. ஆனால், இப்போது சென்னை சர்க்கார் பஸ்களில் செல்லும் பிரயாணிகளைப் பொறுத்தவரையில் பஸ் சிப்பந்திகள் மிகவும் திருப்திகரமான முறையில் நடந்துகொள்கிறார்கள். பிரயாணிகளுக்கும் சிப்பந்திகளுக்குமிடையே எந்த விதமான சண்டை சச்சரவுகளுக்கும் இடம் ஏற்படுவதில்லை. இன்னொரு பாராட்டத்தக்க விஷயம் இருக்கிறது. அதாவது இப்போது விபத்துக்கள் அதிகம் ஏற்படுவதில்லை. முன்பு ஏற்பட்ட அளவு விபத்துக்கள் இப்போது ஏற்படுவதில்லை. எங்கேயோ ஒரு சில இடங்களில்தான் அவை இப்போது ஏற்படுகின்றன. ஒரு சமயம், ஒரு பஸ் ஒரு பெரிய கம்பத்தின்மீது மோதி நின்றிருந்ததைப் பார்த்தேன். அந்த பஸ்ஸின் டிரைவரை அதற்குக் காரணம் என்ன என்று கேட்டேன். அந்த டிரைவர் ஒரு குழந்தை பஸ் வந்ததை கவனிக்காமல் பாதைக்குக் குறுக்கே ஓடிக்கொண்டிருந்ததாகவும், அதன் மீது பஸ் ஏறிவிடாமல் இருப்பதற்காக பஸ்ஸைத் திருப்பியபோது பஸ் அந்தக் கம்பத்தின்மீது மோதிவிட்டதாகவும் சொன்னார். அந்த அளவுக்கு பஸ் சிப்பந்திகள் பொறுப்புணர்ச்சியுடனும் கடமையுணர்ச்சியுடனும் நடந்து கொள்கிறார்கள். ஆகவே பஸ் சிப்பந்திகள் திறமையாக வேலை பார்க்கிறார்கள். இது குறித்து நாம் அத்தனை பேரும் மகிழ்ச்சியடையவேண்டும்.

இன்னொன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். சர்க்கார் பல புத்தம் புதிய பஸ்களை விட்டாலும் அவைகளிலுள்ள கண்டக்டர்களுடைய உடைகளைப் பார்க்கும்போது நமது மனம் துன்பப்படுகிறது. அவைகள் சுத்தமான உடுப்புக்களாகவும் நல்ல உடுப்புக்களாகவும் இல்லை. அவை அழுக்காக இருக்கின்றன. புதிய பஸ்களில் வேலை பார்க்கும் சிப்பந்திகளுக்குமட்டுமாவது நல்ல வசீகரமான உடுப்புகளை கொடுக்கவேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : எல்லா சிப்பந்திகளுக்குமே நல்ல உடுப்புகள் கொடுக்கவிருக்கிறோம். கொஞ்சம் தாமதமாகிறது. அவ்வளவுதான்.

[27th March 1958

*Sri S. PAKKIRISAMI PILLAI : சர்க்கார் பஸ் சிப்பந்திகள் தங்கள் நிலைமையை நன்ருக உணர்ந்திருக்கிருர்கள். "நாம் அரசாங்கத் தாரிடமிருந்து சம்பளம் வாங்கிக்கொண்டு பொதுமக்களுக்கு சேவை செய்கிறேம். நாம் எவ்வளவு கூச்சல் போட்டாலும் அரசாங்கத்தாருக்கு மனம் இணங்கி வரும்போதும் அரசாங்கத்தாரிடம் பணம் நிறைய இருக்கும் போதும்தான் நம் சம்பளத்தை அதிகரிப்பார்கள். இப்போது கூச்சல் போட்டு பிரயோஜனமில்லை" என்பதை அவர்கள் நன்ருக மனக்கசப்புடன் உணர்ந்திருக்கிருர்கள். அவர்கள் திறமையாக வேலை பார்ப்பதைக்கண்டு நாங்கள் சந்தோஷப்படுகிறேம். இந்த நிலைமையைப் பார்க்கும்போது, ராஜ்யத்தில் இதர ஜில்லாக்களில் உள்ள பஸ் சர்வீஸ்களேயும் ஏன் தேசிய மயமாக்கக்கூடாது என்று கேட்கத் தோன்றுகிறது. இதர ஜில்லாக்களில் இருக்கும் எல்லா பஸ் ஸெர்வீஸ்களேயும் தேசீயமயமாக்கவேண்டியது மிகவும் அவசியம். அவ்வாறு செய்தால் பஸ்களில் ஓவர்லோட் இருக்காது. ஏனென்ருல் இப்போது சர்க்கார் பஸ்களில் ஓவர்லோட் இல்லே. தனியார் எவ்வளவு கண்டிப்பான நடவடிக்கைகளே எடுத்துக்கொண்டாலும் அவர் களுடைய பஸ்களின் கண்டக்டர்கள் பஸ்களில் பிரயாணிகளே ஓவர்லோட் பண்ணுகிருர்கள். பிரயாணிகளும் சர்க்கார் பஸ்களேயும் தனியார் பஸ்களே யும் குறித்து வெவ்வேறு விதமான மனேபாவம் கொண்டவர்களாகவும் வெவ்வேறு விதமாக நடந்து கொள்பவர்களாகவும் இருக்கிருர்கள். அவர்கள் சர்க்கார் பஸ் சம்பந்தமாக ஒரு விதமாகவும் தனியார் பஸ் சம்பந்தமாக வேறு விதமாகவும் நடத்துகொள்கிருர்கள். சர்க்கார் பஸ்களே பொறுத்தவரையில் அவர்கள் நல்லமுறையில் நடந்துகொள்கிருர்கள். ஆகவே, சர்க்கார் பஸ்களில் ஓவர்லோட் இல்லே. ஆகையால் எல்லா பஸ்களேயும் தேசீய மயமாக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அதேசமயத்தில் லாரிகளே தேசீயமாக்கவேண்டும். இன்றைக்கு அவை தேசீயமயமாக்கப்படாததன் காரணமாக ஒவ்வொருவரும் ஒவ்வொரு வித மான விதிகளே அனுசரிக்கிருர்கள். எல்லா ரூட்டுகளேயும் தேசீயமயமாக்கா விட்டாலும் சில ரூட்டுகளேயாவது உடனடியாக தேசீயமயமாக்கவேண்டு

12-10 p.m. மென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அப்போதுதான் சர்க்கார் சர்வீசுக்கும் தனியார் சர்வீசுக்கும் தாரதம்யத்தை உணர்த்த முடியும். ஆகவே சில ரூட் லாரிகளே தேசீயமயமாக்கவேண்டியது அவசியமாகிறது.

பஸ் ரூட்டுகள் அதிகம் பெருகினுல்தான் நாட்டின் செல்வம் பெருகும். ரயிலேவிட பஸ்களே அதிகப்படுத்துவதுதான் நாட்டின் பொருளாதாரத்தில் சிக்கனமானது. ரயில்களே அதிகப்படுத்துவது என்ருல் செலவு அதிகம். எஃகு முதலிய பொருள்கள் இந்தக் காலத்தில் கிடைப்பது கஷ்டம். ஆகவே பஸ் ரூட்டுகளே அதிகப்படுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு கடைசியாக ஒரு வார்த்தை சென்னே நகர சபையின் சம்பந்தத்தைப்பற்றிச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

சென்னே அரசாங்கத்தாருடைய பஸ்கள்தான் சென்னே நகர ரோடுகளில் அதிகம் போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. இருந்தாலும் ரோடுகளே பராமரிப்ப தற்குப் போதுமான பணத்தை சென்னே சர்க்கார் நகர சபைக்குக் கொடுப்பது இல்லே. ஆகவே நகர சபைக்கு உண்டான ரோடுகளேச் செவ்வனே வைத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று சொன்ஞல் அநேக இடங்களில் மோசமான நிலைமையில் ரோடுகள் இருக்கின்றன. அரசாங்கத்தார் நியாயமான பணம் கொடுக்காவிட்டால் நாங்கள் எவ்வாறு பராமரிப்பது ? நாங்கள் அரசாங்க பஸ்கள் ஓட எப்படி நகர சபைப் பணத்தை அதிகமாகச் செலவிடுவது என்று அவர்கள் சொல்கிருர்கள். ஆகவே நியாய வரம்புக்கு உட்பட்டு அந்த ரோடுகளேப் பராமரிப்பதற்கு உண்டான செலவுத் தொகையை சர்க்கார் கார்ப்ப ரேஷனுக்கு கொடுக்கவேண்டுமென்பதாகக் கேட்டுக்கொண்டு என் வார்த்தை களே முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

* Sri T.P. ELUMALAI : கனம் சேர்மன் அவர்களே, நம்முடைய தேசீயசர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்துபற்றி சில விற்காக கோரியிருக்கும் மானி யத்தை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் சொல்லப் பிரியப்படுகிறேன். இந்தப் போக்குவரத்தை தேசியமாக்கிவிட்ட பிறகு பல நெருக்கடிகள் அதிலே இருந்தது. குறிப்பாக இவர்கள் எடுத்துக்கொண்ட பிறகு அந்த நெருக்கடி

27th March 1958] [Sri T. P. Elumalai]

எல்லாம் ஓரளவு சமாளிக்கப்பட்டு நல்ல நிலைமையில் அந்நிர்வாகம் நடப்பதைத்தான் இன்று பார்க்கிறோம். போக்குவரத்து நிலைமையில் நல்ல முன்னேற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. குறிப்பாக எதிர்க்கட்சி உபதலைவர் கன்னியாகுமரி ஜில்லாவைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். அந்த ஜில்லாவைப் பற்றி எனக்கு அதிகமாகத் தெரியாவிட்டாலும் இந்த இடத்தில் ஏற்பட்டிருக்கிற அனுபவத்தை வைத்துப் பார்க்கிறபோது இந்தப் போக்குவரத்தில் நல்ல நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறதென்று தெரிவித்துக் கொள்ளப் பிரியப்படுகிறேன். இப்போதும் ஒரு சில குறைகள் இருக்கத்தான் செய்யும். அவைகளைத் தீர்ப்பதற்கு ஆங்காங்கு இருக்கின்ற நண்பர்களை ஒன்றுகூட்டி கூட்டம் போட்டு மரியாதை வாரம் என்று நடத்தி பலவற்றை விவாதித்து ஆராய்ந்து வருகிறோம். இதனால் தொழிலாளர்கள் எப்படி நடந்து கொள்வதென்றும் பொது மக்கள் எவ்வாறு நடந்துகொள்ளவேண்டும் என்றும் வற்புறுத்தப்படுகிறது. (இந்தச் சமயத்தில் உதவி சபாநாயகர் ஆசனத்தில் வந்து அமர்ந்தார்.)

பொதுவாக இந்த மாகாணத்தில் உள்ள பஸ் தொழிலாளர்கள் இதர மாகாணத்து பஸ் தொழிலாளர்களைவிடச் சிறப்பான முறையில் நடந்து வருகிறார்கள். நூற்றுக்கணக்கான பேர் ஒரு பஸ்ஸில் ஏறினாலும் இவர்கள் எவ்வளவு வேகமாக டிக்கெட் கொடுக்கமுடியுமோ அவ்வளவு வேகமாக டிக்கெட் கொடுக்கிறார்கள். எந்த மாகாணத்தவர்களாலும் கொடுக்க முடியாது. அவர்கள் எந்த முறையில் வேலை செய்தாலும் இன்னமும் பெருங்குறை இருக்கத்தான் செய்கிறது. ஒரு தொழிலாளி வேலைக்கு வர வேண்டுமானால் காலையில் நான்கு மணிக்கே எழுந்திருந்து வரவேண்டியிருக்கிறது இதனால் 14 மணி நேரம் வேலை செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள். இதையெல்லாம் கவனித்து மேலும் நிறைய ஆட்களைப்போட்டு தொழிலாளர்களுக்கு இருக்கக்கூடிய குறைகளை எல்லாம் நிவர்த்திக்க வேண்டும என்பதாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அதோடு பள்ளி மாணவர்களுக்காவது பஸ்களில் சலுகை கொடுக்க வேண்டும். சென்னை நகரில் இல்லாவிட்டாலும் புதிதாக எடுத்துக் கொள்ளப்போகிற திருவொற்றியூர், ஆலந்தூர், ரெட்ஹில்ஸ் முதலிய ரூட்டுகளில் அன்றாடம் போய்வருகிற மாணவர்களுக்காவது சலுகை கொடுத்து உதவினால் நலமாக இருக்குமென்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இது தவிர, பஸ்கள் வந்து நிற்பதற்கு வட சென்னையில் ஒரு ஷெட் கட்டவேண்டும். அப்படிக்கட்டினால் அங்கங்கே உள்ள பஸ்கள் அங்கேயே நிற்பதற்கு வழி ஏற்படும். அதனால் பெட்ரோல் செலவும் ஓரளவு குறையும் என்பதாக ஆலோசனை கூற விரும்புறேன். அதோடு இன்ஜினீயரிங் இலாகா இன்னும் திறமையாக வேலை செய்வதற்கு வாய்ப்பை உண்டாக்க வேண்டும். அப்படிச் செய்வதால் ரூட்டுகளில் நிற்கும் பஸ்களின் எண்ணிக்கை குறையும். அதோடு ரயில்வே கேட்டுகள் இருக்கிற மார்க்கங்களில் சரியான போக்குவரத்து அமைவதில்லை. ஏறக்குறைய $1\frac{1}{2}$ மணி நேரம் கேட்டுகளை மூடிவைத்து விடுகிறார்கள். ஐந்து பஸ், ஆறு பஸ்கள் சேர்ந்து நிற்கும்படியாகிவிடுகிறது. போக்குவரத்துக்கு இடைஞ்சல் ஏற்படுகிறது. இதனால் போக்குவரத்து நன்மைக்காக அதிக பஸ்கள் இந்த ரூட்டில் விட வேண்டும் என்பதாகவும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

(Deputy Speaker in the Chair.)

அதோடு இன்றைன்று. ஆலந்தூர், திருவொற்றியூர், ரெட்ஹில்ஸ் முதலிய ரூட்டுகளில் தேசியமாக்கப்போவதனால் ஏழை எளிய மக்களுக்கு கஷ்டம் ஏற்படுமோ என்கிற பயம் இருக்கிறது. மார்க்கெட்டுக்கு காலையில் போய் வருகிறவர்களுடைய காய்கறி கூடைகாரர்களை நகர பஸ்களில் ஏற்றுவது இல்லை என்கிற விதியை அனுசரித்தால் தினமும் வந்து போகிற ஏழை மக்களுக்கு கஷ்டம் ஏற்படலாம். ஆகவே, இந்த விதி அனுசரிக்கப்படும் என்றாலும் அவர்களுடைய நலனுக்காக தனியாக ஒன்றிரண்டு பஸ்கள் காலை ஐந்து மணி, ஐந்தரை மணிக்கு விட்டால் நலமாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். தனியார் பஸ்களில் இந்தச்

[Sri T. P. Elumalai] [27h March 1958

சலுகையெல்லாம் அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுவருகிறது. இப்படி குறிப்பாக இதிலுள்ள பல குறைகளை எல்லாம் களைந்து, தொழிலாளர்களும், அதிகாரிகளும் பொதுமக்களுக்கு நல்ல சேவை செய்யும்படியான முறையில் பஸ் போக்குவரத்து இலாகா நல்ல முறையில் அமையவேண்டும் என்கிற காரணத்தினல் இந்த மானியத்தை ஆதரித்து என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

* SRI A. A. RASHEED : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, சென்னையில் முன் இருந்த பஸ் போக்குவரத்தையும் இப்பொழுதுள்ள பஸ் போக்குவரத்தையும் பார்க்கும்போது எவ்வளவு தூரம் நாம் முன்னேறியிருக்கிறோம் என்று பார்த்து சந்தோஷம் அடையும் நிலையில் இருக்கிறோம். முன்காலத்தில், ஒரு பஸ் ஒரு மைலுக்கு அப்பால் வரும் போதே தெரிந்துவிடும். அவ்வளவு ஓட்டை உடைசல் பஸ்களாக இருந்தன, அப்பொழுது. ஆனல் தற்சமயம் புதிய பஸ்கள் இருப்பதைப் பார்க்கிறோம். சிலர் கேட்கிறார்கள், அந்தக்காலத்தில் பஸ் நெருக்கடி இல்லாமல் இருந்ததே, இப்பொழுது ஏன் பஸ் நெருக்கடி இருக்கிறது என்று. அதற்குக் காரணம் அந்தக்காலத்தில் டிராம் இருந்தது. பிரயாணிகளில் அதிகம் பேர்களை ட்ராம்தான் அப்பொழுது ஏற்றிச் சென்றுகொண்டிருந்தது. ஆனல் இப்பொழுது டிராம் இல்லாததால் சர்க்கார் பஸ்கள்தான் பிரயாணிகளை எற்றிச்செல்லவேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஒருசமயம் அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு கேள்விக்கு பதில் சொல்லும்போது சொன்னார்கள். பஸ்களில் நெருக்கடியை தீர்க்கமுடியாது என்று. அதற்குக் காரணமாக அவர்கள் சொன்னார்கள், நியூயார்க், லண்டன், பாரிஸ் போன்ற இடங்களில்கூட பஸ்நெருக்கடியை தவிர்க்கமுடியவில்லை, ஆகவே நம்மால் எப்படி முடியும் என்று சொன்னார்கள். ஆனல் நியூயார்க்கில் உள்ள பஸ்களின் எண்ணிக்கையையும் அங்குள்ள ஜனத்தொகையையும் பார்க்கும்போது அது தவிர்க்க முடியாததற்குக் காரணம் இருக்கலாம். அங்கு 85 லட்சம் ஜனங்கள் வசிக்கிறார்கள். அங்கு ஓவர் ஹெட் ட்ரெயின்ஸ் இருக்கிறது. லண்டனில் அண்டர்கிரவுண்ட் ட்ரெயின்ஸ் இருக்கிறது. ஜனத்தொகை, சுமார் 80 லட்சம். நாள் ஒன்றுக்கு, ட்யூப் ட்ரெயின்ஸ் மாத்திரம் இரண்டு கோடி ஜனங்களை ஏற்றிச் செல்கிறது. அந்த நிலையை சென்னையில் இல்லாவிட்டாலும் இங்கு எலெக்டரிக் ட்ரெயின்ஸ் இருக்கிறது. ஆனல் அந்த ட்ரெயின்ஸ் சென்னையைச் சுற்றிப் போகிறதில்லை. ஆகவே, நாம் நெருக்கடியைத் தீர்க்கத்தான்வேண்டும். நியூயார்க்கில் தீர்க்கவில்லை, லண்டனில் தீர்க்கவில்லை, பாரீஸில் தீர்க்கவில்லை, ஆகவே நாங்களும் தீர்க்கவில்லை என்று சொல்வதை ஒரு வாதமாக எடுத்துக்கொள்ளமுடியாது. ஆகவே நாம் பஸ்களை அதிகமாக்க வேண்டும். 1958-59-ல் சுமார் 50 பஸ்கள்தான் அதிகமாக்கப்போவதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நான் சொல்வது என்னவென்றல், அது மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. ஆகவே, குறைந்தபட்சம் 100 பஸ்களையாவது அதிகப்படுத்தவேண்டுமென்று நான் சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக போனவருஷம் கிடைத்த லாபம் சுமார் 26·7 லட்சம் என்றும் இந்த வருஷம் 13·7 லட்சம் ரூபாய் என்றும் சொல்லியிருக்கிறார்கள். முன்பு பெட்ரோல் பஸ்களாக இருந்ததை இப்பொழுது டீஸல் பஸ்களாக மாற்றியிருக்கிறபோது செலவு குறைந்திருக்கவேண்டியதற்குப் பதிலாக செலவு அதிகமாகி இருப்பதற்குக் காரணம் என்னவென்று தெரியவில்லை. அதற்கு ஏதோ காரணமும் சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : எட்டு லட்சம் ரூபாய் அதிகமாக டிப்ரீஸியேஷன் பண்டுக்காக மாற்றியிருக்கிறோம்.

SRI A. A. RASHEED : அடுத்தபடியாக, பஸ்களில் அதிகப்படியாக நின்றுகொண்டுபோகும் நிலை இன்னும் இருக்கிறது. மேல் நாடுகளுக்கு நான் சென்றிருக்கிறேன். அங்கும் நின்றுகொண்டுபோகும் நிலை இருக்கத்தான் இருக்கிறது. இருந்தாலும், இங்கு அதிகப்படியான ஜனங்கள் நின்று கொண்டு போகிறதால் ஐந்தல்லது ஆறுபேர்கள்தான் நின்றுகொண்டு போகலாம் என்ற ஒரு நிலையை ஏற்படுத்தவேண்டும். ஆகவே, அதற்கு

27th March 1958] [Sri A. A. Rasheed]

சர்க்கார் ஆவன செய்யவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். பின்னர் சிலருக்குத்தான் வீஸன் டிக்கட் கொடுக்கப்படுகிறது என்று சொல்கிறார்கள். நான் சொல்வது எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் மாணவர்களுக்கும் கன்ஸெஷன் டிக்கட் கொடுக்க சர்க்கார் முன்வரவேண்டும் என்று சொல்லுகிறேன். அதிலும் எல்லா ரூட்களிலும் கொடுக்க சர்க்கார் முன்வர வேண்டும். மாணவர்களுக்கு சில ரூட்களில்மாத்திரம் கொடுத்தால்போதாது. இங்கிலாந்தில் காலையில் ஆறு முதல் எட்டு மணிவரை பிரயாணம் செய்யும் தொழிலாளிகளுக்கு ரிட்டேர்ன் டிக்கட் கன்ஸெஷன் ரேட்டில் கொடுக்கிறார்கள். அதேபோல் இங்கும் காலை ஆறு மணி முதல் எட்டு மணி வரை பிரயாணம்செய்யும் தொழிலாளர்களுக்கு கன்ஸெஷன் ரேட்டில் ரிட்டேர்ன் டிக்கட்கள் வழங்கவேண்டுமென்று நான் சர்க்காரைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். விபத்துகளைப்பற்றி கனம் அங்கத்தினர் பக்கிரிசாமி பிள்ளை அவர்கள் சொன்னார்கள். நான் வசிக்கும் இடத்திற்கு அருகில் சில தினங்களுக்கு முன்பு ஒரு பெரிய விபத்து ஏற்பட்டது. அதில் ஆறு வயது குழந்தை ஒன்று அகப்பட்டு செத்தது. சாதாரணமாக விபத்துக்களுக்கு காரணம், டாக்ஸி கார்களும், சர்க்கார் பஸ்களும், மோட்டார் சைக்லிஸ்ட்டும்தான் என்று மக்கள் கூறுகிறார்கள், இது எவ்வளவு தூரம் உண்மை என்று எனக்குத் தெரியாது. இதையும் சர்க்கார் கவனிக்கவேண்டும். சென்ற வருஷம் எவ்வளவு விபத்துகள் ஏற்பட்டன. அதில் எத்தனைபேர்கள் இறந்து போனார்கள். அவைகளினால் ஏற்பட்ட உயிர் நஷ்டம, பொருள்நஷ்டம் எவ்வளவு என்பதைப்பற்றியெல்லாம் புள்ளிவிவரங்கள் கொடுத்தால் நிலைமையைபற்றி நான் நன்கு தெரிந்துகொள்ள முடியும். அடுத்தபடியாக, சில கண்டக்டர்களை டிஸ்மிஸ் செய்திருக்கிறார்கள். காரணம் என்னவென்றால், அவர்கள் அனுமதியின்றி பஸ் ஓட்டினதிற்காக டிஸ்மிஸ் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். குற்றம் பெரிதானாலும், முதன்முதலாகக் குற்றம் செய்திருப்பதால் அவர்களை ஓரளவு மன்னித்துவிட்டு அல்லது ஒரு பைன் மாத்தரம் போட்டுவிட்டு அவர்களை வைத்துக்கொண்டிருந்தால் நன்றாக இருக்கும் என்றுதான் நான் நினைக்கிறேன். அடுத்ததாக, பிரயாணிகள் தங்குவதற்காக ஷெல்டர்கள் கட்டியிருக்கிறார்கள். அதற்காக சர்க்கார் 30,000 ரூபாய் கார்ப்பரேஷனுக்குக் கொடுக்கப்போவதாகச் சொல்கிறார்கள். ஷெல்டர்கள் இல்லாமல் வெய்யில் கால்த்திலும், மழைக்காலத்திலும் பிரயாணிகள் நின்றுகொண்டு தவிப்பதைப் பார்க்கும்போது பரிதாபமாகத்தான் இருக்கிறது. சென்னையில் இருக்கிறவர்கள் எல்லோரும் பணக்காரர்கள் அல்ல. ஒரு சிலர்தான் கார்கள் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, இன்னும் கொஞ்சம் அதிகம் பணம் ஷெல்டர்கள் கட்டுவதற்காக ஒதுக்க வேண்டுமென்றுதான் சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். கடைசியாக ட்ரான்ஸ்போர்ட் ஹௌஸில் ஒரு வாட்டர் cooler கூலர்தான் (கனம் ஸ்ரீ ஆர். வெங்கட்ராமன் அவர்கள், "இது அடிஷனல் வாட்டர் கூலர்" என்று சொன்னார்கள்) அதற்காக என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு என் பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன.

Sri M. KALYANASUNDARAM : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, நமது போக்குவரத்து சர்க்காரால் எடுக்கப்பட்ட பிறகு, பல தனி நபர்கள், தனிப்பட்ட முதலாளிகள் எல்லோருடைய ஆத்திரத்திற்கும் இடையேகூட இது தப்பிப் பிழைத்து நாளுக்கு நாள் வளர்ந்து வருவதைக் காண நான் சந்தோஷப்படுகிறேன். நமது அமைச்சர் அவர்களின் நேரிடையான பார்வையின்கீழ் இன்னும் அது துரிதமான அபிவிருத்தி அடையவேண்டுமென்பது எனது அவா. தேசியமயமாக்கப்பட்ட தொழில்களை நாம் எவ்வளவுக்கெவ்வளவு திறமையாக நடத்திக் காட்டுகிறோமோ அவ்வளவுக் கவ்வளவு நாம் மேலும் மேலும் சர்க்கார் பல தொழில்களை எடுத்து நடத்தி வரியை மாத்திரம் நம்பி இராமல் வருவாயை நம்பித்தான் பட்ஜெட் இருக்கவேண்டும். அப்பொழுதுதான் நாம் சோஷியலிஸ அமைப்பை நோக்கி போக முடியும் என்ற அடிப்படையில் பார்க்கிறபோது இம்மாதிரித் தொழில்களை சர்க்காரே ஏற்றெடுத்து நடத்தவேண்டும். அதில், குறைபாடுகள் இருக்கலாம். நம் சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்தில் உள்ள எவ்வளவோ குறைபாடுகளை நாம் பல தடவை எடுத்துக் காட்டி வந்திருக்கிறோம். அவைகள், மெதுவாக நீக்கப்பட்டாலுங்கூட தீர்ந்து வருகிறதை p.m.

நான் கவனிக்காமல் இல்லை. அதேசமயத்தில் அவர்கள் கொடுத்திருக்கக் கூடிய அறிக்கையில் உள்ள புள்ளிவிவரங்கள் நமக்கு போதுமான திருப்தியை அளிக்கக்கூடியதாகவில்லை. அது முயற்சிக்கு அப்பாற்பட்டதா என்றால், இல்லை, அது நிர்வாக இயந்திரத்தில் சில ஊழல்கள் இருக்கிறது என்பதைத்தான் எடுத்துக்காட்டுகிறது. அடுத்தபடியாக, நான் சில விஷயங்களைப்பற்றி எடுத்துச் சொல்வதற்கு முன்பு, முதலாவதாக, நிர்வாக அமைப்பை திறமையுள்ளவர்களைக் கொண்டு நடத்தவேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். முதலாவதாக, ஏன் ஒரு ஹானரரி டைரக்டர் இருக்கவேண்டுமென்று என்னால் புரிந்து கொள்ளமுடியவில்லை. முன்னொரு தடவை இதைப்பற்றி இச்சபையில் குறைகூறப்பட்டிருக்கிறது. நிர்வாகத்திற்குத் தகுந்த மனிதர் வேண்டுமென்று நாம் ஆட்களைப் பொறுக்கி எடுப்பதா, இல்லை ஒரு தனிப்பட்ட மனிதர் ரிட்டயர் ஆகிவிட்டார், ஆகவே அவருக்கு வேலை கொடுக்கவேண்டுமென்று அவரை எடுப்பதா?—அதிலும் தேசியமயமாக்கப்பட்டு பலரின் ஆத்திரத்திற்கும் உட்பட்டிருக்கும் இந்த இலாகாவில்.

இவர்களுக்கு 500 ரூபாய் கொடுக்கவேண்டுமா என்பது பிரச்னை அல்ல. அவர்கள் வேண்டுமென்றால் 2,000 ரூபாய்வரை சம்பளம் கொடுக்கட்டும். அதைப்பற்றி நமக்கு கவலையில்லை. இவ்விதம் நியமிக்கக்கூடியவர்களால் நமக்கு பலன் இருக்கக்கூடியவகையில் திறமையுள்ளவர்களை வைக்கவேண்டுமென்பதுதான் என்னுடைய அபிப்பிராயம். நான் தனிப்பட்ட நபர்களின்மீது வெறுப்பாக பேசவேண்டுமே என்பதற்காக இதைச் சொல்லவில்லை. ரிட்டயர் ஆன ஆபீஸர்களை வைக்கக்கூடாது என்பதும் என் அபிப்பிராயம் அல்ல. இந்த துறையில் அவர்களுக்கு அனுபவம் இருக்கிறதா அல்லது இந்த தொழிலில் தேர்ச்சி பெற்றவராக இருக்கிறாரா என்பதை நாம் பார்க்கவேண்டும். இவ்விதம் ஒன்றுமில்லாத நபருக்கு ஹானரரி டைரக்டர் என்று சொல்லி அவர்களுக்கு கன்வேயன்ஸ் அலவன்ஸ் போதாது, வீட்டுவாடகையை கட்டவேண்டும் என்று ஒரு நிர்ப்பந்தம் இருந்து வருவதாக அறிகிறேன். இவ்விதம் வருவாய் அதகமாக வரக்கூடிய இந்த இலாகாவில் எதற்காக இந்த மாதிரி பிச்சைக்காரத்தனமாக ஹானரரி என்ற பெயரில் ரூபாயும் கொடுத்து வைக்கவேண்டும் என்று எனக்குத் தெரியவில்லை, திறமையான ஆளை தேர்ந்தெடுப்போம். வேண்டுமென்றால் கூடுதலாக சம்பளத்தை கொடுப்போம். இவ்விதம் செய்வதில் நமக்கு ஒரு ஆட்சேபணையும் இல்லை. ஆகவே இந்த வருடத்தோடு இந்த பதவியை முடித்துவிட்டு தேவையான ஆட்களைப்பார்த்து பொறுக்கி எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக பஸ்கள் பிரயாணம் செய்திருப்பதைப்பார்த்தால் மைலேஜ் அதிகரித்திருப்பதாக சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இந்த விவரங்கள் நமக்கு பெரிய ஏமாற்றத்தைக் கொடுக்கக்கூடியதாக இருக்கிறது. ஒரு பஸ் நாள் ஒன்றுக்கு 130 மைல் முதல் 140 மைல்கள் வரை ஓடுகிறது என்று கூறுகிறார்கள். இது வாஸ்தவமாக இருக்கும். அதே சமயத்தில் தனியார் நடத்தும் பஸ்களை எடுத்துப்பார்த்தால் 200 மைல்கள் வரை ஓடலாம் என்றிருக்கிறது. அதிலும் டௌன் பஸ்ஸை பொறுத்தவரையில் 250 மைல் வரை ஓடலாம் என்று கூறப்படுகிறது. அப்படியிருக்கும்போது சர்க்காரால் ஏகபோகமாக நடத்தப்படுகிறது. இந்த பஸ் நாள் ஒன்றுக்கு 130 மைல் ஓடுகிறது என்று சொன்னால் அதற்கு காரணம் என்ன? தனியார் நடத்தும் பஸ்களின் அதாவது சென்னை நகரத்தை போன்றில்லாமல் சிறிய நகரங்களில்கூட அதிகமான மைல்கள் ஓடுகிறது. அதோடு அவர்கள் கூடுதலாக சம்பாதிக்கிறார்கள். ஆகவே ஏன் இதில் மாத்திரம் இந்த மாதிரியாக ஏற்படுகிறது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். லாபம் அதிகமாக கிடைக்கிறது என்பது வாஸ்தவம்தான். நிர்வாக செலவுகளை குறைப்பதினால் இந்த லாபம் ஏற்படவில்லை என்பதை நாம் பார்க்கவேண்டும். நேற்று இங்கு கேள்வி நேரத்தில் குறிப்பிட்டதுபோல கன்யாகுமரியில் நடந்த சம்பவத்தைப்போல, 37 பேர் ஏறக்கூடிய பஸ்ஸில் 87 பேர்களை ஏற்றினால், இங்குள்ள பஸ்களில் 40, 50 பேர்களை ஸ்டாண்டிங்கில் ஏற்றிக்கொண்டு போனால் லாபம் வரத்தான் செய்யும். இந்த வழிகளில்தான் வருமானம் வந்திருக்கிறது. ஆனால் நிர்வாக செலவுகளில் குறைவு ஏற்பட்டிருக்கிறதா

27th March 1958] [Sri M. Kalyanasundaram]

என்பதை நாம் பார்க்கவேண்டும். பஸ் ஓடுவதில் மைல் ஒன்றுக்கு இப்பொழுது 0–15–11 செலவு ஆகிறது என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இதற்கு முன்னால் 0–15–7 செலவு ஆனது என்று தெரிகிறது. இப்போது 4 தம்பிடி கூடுதலாக செலவு செய்யப்படுவருகிறது. இதில் தேய்மானம் எல்லாம் சேர்ந்திருக்கிறதா என்று நமக்கு தெரியவில்லை. தேய்மானத்தை இதில் சேர்க்கவில்லை என்றுதான் நான் நினைக்கிறேன்.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : இதில் தேய்மானம், "ஆக்ஸிடன்டல் ரிசர்வ் பண்ட்", "இன்ட்ரஸ்ட்டு ஆன் கேப்பிட்டல் பாரோட்" இவைகள் எல்லாம் சேர்ந்திருக்கிறது.

SRI M. KALYANASUNDARAM : இதில் சேர்க்கப்பட்டிருந்தால் மிகவும் சந்தோஷம். தனியார் நடத்தப்படுகிற பஸ்களில்கூட இப்போது எல்லா பஸ்களும் அனேகமாக டீசல் எண்ணெயில்தான் ஓடுகின்றன. மைல் ஒன்றுக்கு 0–9–6 முதல் 0–12–6-க்கு மேல் செலவு ஆவதில்லை என்று பஸ் சர்வீஸ் நடத்துவதில் மிக அனுபவம் உள்ள பல முதலாளிகளே ஒப்புக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த விதத்தில் பார்த்தாலும் சர்க்கார் பஸ்களில் மூன்று அணுவுக்கு மேல் செலவு ஆகிறது என்பதை நாம் பார்க்கவேண்டும். இதனால் தொழிலாளிகளுக்கு அதிகமான சம்பளங்களை கொடுக்கிறார்களா என்று பார்த்தால் அவ்விதம் ஒன்றுமில்லை. பல தனிப்பட்ட கம்பெனிகள் கொடுக்கும் சம்பளத்தை இதோடு ஒப்பிட்டு பார்க்கும்பொழுது சர்க்கார் ஸ்தாபனத்தில் கொடுப்பது பிரதிகூலமாகவே இருக்கிறது. ஆகவே இதில் அதிகமான செலவு ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லமுடியாது. மற்ற தனிப்பட்ட ஸ்தாபனங்கள் கொடுப்பதுபோல போனஸ் கொடுப்பதில்லை. மற்ற தனிப்பட்ட கம்பெனிகளில் 3 மாதம் முதல் 5 மாதம் வரை சம்பளத்தை போனஸாக கொடுக்கிறார்கள். அவர்கள் லாபம் பெறவில்லை என்று சொல்லமுடியாது. அவர்கள் அதிகமாக லாபம் பெறுகிறார்கள். 40 ஆயிரம் கொடுத்து ஒரு பஸ் வாங்கி சர்வீஸ் நடத்தினால் முதலீடு செய்த அந்த பணத்தை ஒரே வருடத்தில் அவர்கள் திரும்பபெறுகிறார்கள். பெரிய சேட்டுகளிடத்தில் 25% வீதம் கூடுதல் வட்டிக்கு கடன் வாங்கி பஸ்களை ஓட்டுகிறார்கள். இவ்விதம் அதிகமான லாபம் பெறுவதினால்தான் கடனை தீர்த்துவிடுகிறார்கள். நம்முடைய பஸ்களில் அதிகமான வருவாய் கிடைக்கவில்லை என்றால் அதற்கு காரணம் இவ்விதம் செலவு செய்வதுதான் காரணம். இதில் துர்வினியோகம் நடைபெறுகிறது என்பதை நாம் பார்க்கவேண்டும். இம்மாதிரிப்பட்ட தவறான செலவினங்களை குறைத்து வருவாயை பெருக்கவேண்டும். அதற்காக வேண்டிய நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். முக்கியமாக இன்று வேறு ஒரு மான்யத்தைப்பற்றி கூறும்பொழுது குறிப்பிட்டது மாதிரி ஸ்பெயர் பார்ட்ஸ்களில் முக்கிய கவனம் செலுத்தவேண்டும். இப்போது செலுத்தப்படும் கவனம் போதாது. இப்போது ஸ்பெயர் பார்ட்ஸ்களையெல்லாம் டயர், ட்யூப்களை எல்லாம் பொறுப்பில்லாமல் உபயோகிக்கப்பட்டு வருகிறது. இதிலும் கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடியாக வருவாயை அபிவிருத்தி செய்வதற்கு வழி செய்யவேண்டும். அதற்காக அதிகமாக ட்ரிப்களை விடவேண்டும். இதனால் தொழிலாளர்களுக்கும் நன்மை கிடைக்கும். எட்டு மணி நேரத்திற்கு கூடுதலாக வேலை செய்யும் ட்ரைவர் கண்டக்டர்களுக்கு கூடுதல் அலவன்ஸ் கொடுப்பதின் மூலமாக அவர்களுக்கும் நன்மை கிடைக்கும். சர்க்காருக்கும் அதிக வருவாய் கிடைக்கும். அதோடு பொது மக்களுக்கும் கூடுதலாக பஸ் போக்கு வரத்து வசதிகள் செய்துகொடுப்பதாக இருக்கும். ஆகவே இதில் வருவாயை அதிகரிப்பதற்கு வேண்டிய வழிகள் இருக்கிறது. இதில் கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஆனால் வருவாய் வரக்கூடிய இனங்களில் ஒட்டை இல்லாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களிடம் கேட்டுக்கொள்கிறேன். சில உதாரணங்களை எனக்குச் சொல்லமுடியும். துரதிருஷ்டவசமாக பஸ் போக்கு வரத்தை சர்க்கார் ஏற்றுக்கொண்டது புது அனுபவமாக இருப்பதினால் சில குறைபாடுகள் ட்ராபிக் செக்ஷனில் ஏற்பட்டு இருக்

கின்றன. இந்த குறைகள் இந்த நிர்வாகத்தின் ஆரம்பகாலத்திலிருந்தே நிவர்த்திக்கப்படாமல் இருந்து வந்திருக்கிறது. பல வழிகளிலும் வருவாயில் ஓட்டை இருக்கின்றது. கள்ள டிக்கட்டுகள் அச்சடித்து கொடுக்கப்பட்டது எல்லோருக்கும் தெரியும். இதில் சாதாரண கண்டக்டர் முதல் டெப்யூடி டயரக்டர் வரை உட்பட்டிருந்தார் என்று சொல்லப்பட்டது. அதில் உண்மையாகவே தொழிலாளிகள் உட்படடிருந்தால் அதற்காக நாம் தலைகுனியவேண்டும். தொழிலாளிகளாக இருந்தாலும் சரி, அதிகாரி களாக இருந்தாலும் சரி, வேலையில் சரியாக நடக்கவேண்டும் என்று நினைப்பவன் நான். தொழிலாளியாய் இருக்கட்டும், அதிகாரியாய் இருக் கட்டும், யாரும் லஞ்சம் வாங்கக்கூடாது, ஒழுங்கீனமாக நடக்கக்கூடாது. தங்களுடைய கடமையை சரிவர செய்யவேண்டும். இதை மீறுகிறவர்கள் பேரில் கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்பதுதான் என்னுடைய அபிப்பிராயம். சில விஷயங்களை அமைச்சர் அவர்கள் சீர் தூக்கி பார்த்து அதன் பேரில் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். சில பொறுப்பான அதிகாரிகளுக்கு மாமூல்கொடுத்தால்தான் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்களுக்கு அந்தந்த ரூட்டுகள் அந்தந்த நேரம் கிடைக்கும் என்று சொல்லுகிறார்கள். கீழே இருக்கிற அதிகாரிகள் முதல் டெப்யூடி டயரக்டர் வரை இந்த ஊழல்கள் இருப்பதாக நிறைய புகார்கள் இருக்கிறது. தொழிலாளியைப் பார்த்து திருடாதே என்று சொல்லிவிட்டு அவர்கள் இவ்விதம் நடந்தால் எப்படி நிர்வாகம் ஒழுங்காக நடைபெற முடியும். அவர்கள் தினமும் ஒன்றிரண்டு ரூபாய் எடுத்தால்தான் மேலேயுள்ள அதிகாரிகளுக்கு ஐந்தோ பத்தோ கொடுக்க முடியும். ஆகவே வருவாய் இனத்தில் இவ்விதமான பல கோளாறுகள் இருக்கின்றன. தொழிலாளிகளை மாத்திரம் குறை சொல்லுவதில் பிரயோசனம் இல்லை. இதில் போக்கு வரத்து அதிகாரி களுக்கு பெரும் பொறுப்பு இருக்கிறது. இந்த டிப்பார்ட்மெண்டில் மாத்திரமல்ல, மற்ற டிப்பார்ட்மெண்டுகளில் ஊழல் செய்யக்கூடிய அதிகாரி களையும் கண்டுபிடித்து அவர்கள் பேரில் கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்கிறேன். வருவாயை அதிகரித்துவிட்டு, தொழிலாளிகளுக்கு போனஸ் கொடுப்பதில் உடை கொடுப்பது போன்ற வசதிகளை கொடுப்பதில் தொழிலாளர்களுக்கு நம்பிக்கை ஏற்படவேண்டும். வருமானம் வருகிற விஷயத்தில் இன்னும் கூடுதல் கவனம் செலுத்தப்படவேண்டும். இதுவரை செலுத்தி வந்த கவனம் போதாது. இதைப் பற்றி ஆராய்ந்து பார்த்தால் மந்திரி அவர்கள் உணருவார்கள். இதுவரை நேரடியாக தெரியாவிட்டாலும் பழைய பைல்களை திருப்பினால் டெப்யூடி டயரக்டர் போன்ற அதிகாரிகளின்மீது கொண்டுவரப்பட்ட புகார்கள் எவ்விதம் மறைக்கப்பட்டன என்பதை பைல்களை புரட்டிப் பார்த்தால் தெரியும். ஆகவே, இதைத் தீவிரமாகப் பரிசீலனை செய்து யார் யார் பொறுப்பாளிகளோ அவர்கள்மீது தக்க நடவடிக்கை எடுத்து, புதிய ரத்தத்தை நிர்வாகத்தில் புகுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்பொழுது தான் தொழிலாளர்களிடத்தில் நம்பிக்கை ஏற்படும், ஒழுங்கையும், கட்டுப்பாட்டையும் அவர்களிடத்திலே வளரச் செய்வதற்கு உதவியாயிருக்கும் என்று அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் வற்புறுத்திக்கூற விரும்புகிறேன். தொழிலாளர்கள் "பார்ட்டிஸி பேஷன" என்று சொல்லுகிறோம். சர்க்கார் நிர்வாகத்திலுள்ள ஒரு தொழிலை எடுத்துக்கொண்டு, "தொழிலாளர் பார்டிஸிபேஷன்" முறையை அமல் நடத்தப்போவதாக கேள்வி நேரத்தில் பதில் சொல்லக்கூடிய சமயத்தில் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னதாக எனக்கு ஞாபகம். ஆனால் அது அமுலுக்கு வரவில்லை. அதற்காக ஒரு தேர்தல் நடந்தது என்று கேள்விப்பட்டேன். ஒரு கமிட்டியும் நியமிக்கப்பட்டது. என் அது இயங்கவில்லை, என் தொழிலாளர்களுடைய ஒத்துழைப்பை பெற அதிகாரிகள் முன்வரவில்லை என்று கேட்கிறேன். பழைய மனப்பான்மையிலேதான் அதிகாரிகள் இருக்கிறார்கள், தொழிலாளரின் ஒத்துழைப்பை பெறுவ தற்கு என்ன முயற்சி எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று கேட்கிறேன். அதிகாரிகள் பழைய மனப்பான்மையைக் கொண்டிருக்கிற வரையில், தொழிலாளர்களை சமமாக நடத்த வேண்டுமென்ற எண்ணம் இல்லாத வரையில், அவர்களும், தொழிலாளர்களும் சமமாக உட்கார்ந்து எப்படிப்

பேச முடியும் ? "நாங்கள் உத்திரவு போடுவோம், அதன்படி நீங்கள் நடக்கவேண்டும்" என்று அதிகாரிகள் சொல்லும் மனப்பான்மை நீடிக்கிற வரையில், அவர்களுடைய ஒத்துழைப்பை பெறுவது சாத்தியமல்ல. ஆகவே அதிகாரிகளின் மனப்பான்மை மாறவேண்டும். வேலை நேரத்தில் கட்டுப்பாடு இருக்கவேண்டுமென்பதை நான் ஒப்புக்கொள்கிறேன். தொழிலாளர்களை 8 மணி நேரம் வேலை வாங்குவதற்கு அதிகாரிகளுக்கு உரிமை உண்டு. அந்த வேலையை அவர்கள் நியாயமாகச் செய்ய கடமைப்பட்டவர்கள். அதிகாரிகளுச்கும் தொழிலாளர்களுக்கும் ஒரே மாதிரியான நோக்கம் இருக்கவேண்டுமென்றால், அதிகாரிகளுடைய மனப்பான்மை மாற வேண்டும். அந்த நிலைமை ஏற்பட்டால்தான், தொழிலாளர்கள் நிர்வாக பொறுப்புகளை விவாதிப்பதற்கும், அதற்கான யோசனைகளைக் கூறுவதற்கும் சாத்தியமாகும். அத்தகைய சூழ்நிலையை ஏற்படுத்தாமல், குரோம்பேட்டைத் தொழிற்சாலை சம்பந்தமாக ஏற்படுத்தப்பட்ட கமிட்டியைப் போல ஒரு கமிட்டியைப் போட்டால், கமிட்டி ஏற்படுத்தினதுதான் கண்ட பலனாக இருக்கும். அந்தக் கமிட்டியானது இன்னும் ஒரு தடவைகூட சந்திக்கவில்லை. இந்தப் பிரச்னையைப் பற்றி விவாதிக்க முடியவில்லை. அதைத் திருத்துவதற்கு சர்க்கார் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். தொழிலாளர்கள் பக்கத்திலிருந்து போதுமான சம்பள வசதிகள் கொடுக்கப்படவில்லை என்ற புகார் வந்திருக்கிறது. இந்த போக்குவரத்து திறமையாக நடைபெறுவதற்கு பெரும் துணையாக இருக்கவேண்டியவர்கள் தொழிலாளர்கள். அவர்கள் எந்த அளவுக்கு திறமையாக வேலைசெய்து சிக்கனமாக நடத்துகிறார்களோ, அந்த அளவுக்குத்தான் லாபம் கிடைக்கும். ஆகவே அவர்களுக்காக செய்யவேண்டிய செலவு நியாயமானது, அவசியமானதும்கூட. போனஸ் விஷயத்தில் சர்க்கார் கையாண்டு வருகிற கொள்கை சரியாக இல்லை. உழைப்பு போனஸ் மட்டும்தான் அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படுகிறது. தனிப்பட்ட முதலாளிகள் உழைப்புக்கு "போனஸ்" கொடுக்கிறார்கள். மாதா மாதம் சம்பளமும் கொடுக்கிறார்கள். அதற்கு மேலாக வருஷம் ஒன்றுக்கு மூன்று மாதம் சம்பளம் போனஸாக கொடுக்கிறார்கள். அப்படியிருக்கும்பொழுது போனஸ் விஷயத்தில் சர்க்கார் பேசாமல் இருப்பது சரியல்ல. வருஷா வருஷம் போனஸ் கொடுக்கவேண்டும். தனி நபர்கள் கொடுக்கக்கூடிய அளவிற்கு சம்பளத்தை உயர்த்தவேண்டும். கேரள ராஜ்யத்தில் இருக்கக்கூடிய நிலைமையையும், நம்முடைய ராஜ்யத்தில் இருக்கக்கூடிய நிலைமையையும் பார்க்கும்பொழுது, நம்முடைய சம்பள விகிதங்கள் குறைவாக இருக்கின்றன. மோட்டார் போக்குவரத்துக்காக வேண்டி ஒரு தனி "Wage Board"-ஐ நியமிக்க வேண்டுமென்ற யோசனையைச் சொல்லியிருக்கிறோம். சர்க்காருடைய போக்குவரத்து சம்பந்தப்பட்ட மட்டில். தொழிலாளர்களுடைய சம்பளம், அவர்களுடைய லீவ் வசதிகள், போனஸ் வசதிகள், இவைகளைப் பரிசீலனை செய்து முடிவுகள் எடுப்பதற்கு ஒரு பிரத்தியேக கமிட்டியை நியமிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நிர்வாகச் செலவை எந்தெந்த துறையில் சிக்கனம் செய்ய முடியும் என்று பரிசீலனை செய்வதற்கு நிபுணர்கள் கொண்ட ஒரு கமிட்டியை நியமித்து, சிக்கனத்தைக் கையாண்டு லாபத்தை பெறுக்குவதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுப்பதுடன், நம்முடைய போக்குவரத்து திறமையாக நடைபெறுகிறது. சர்க்காரே மற்ற ரூட்டுகளையும் எடுத்து நடத்த முடியும் என்ற பெயரை எடுக்கவேண்டுமென்று வாழ்த்திக் கொண்டு, எனது பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

DEPUTY SPEAKER: Does any hon. Member wishing to speak? If no hon. Member wishes to speak, I will call upon the Hon. the Leader of the Opposition to speak.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR: Sir, I am prepared to speak now but the understanding is that the House should sit in the afternoon also.

DEPUTY SPEAKER : But now no hon. Member wishes to speak.

(The hon. Member, Sri A. Govindasamy entered the House.)

DEPUTY SPEAKER : The hon. Member, Sri Govindasamy, will speak now. Members who want to speak should be in their seats.

* **Sri A. GOVINDASAMY** :—சட்டமன்றத் துணைத் தலைவர் அவர்களே மாலையிலே பேசுவதற்கு நேரம் கிடைக்குமென்ற காரணத்தினாலே, நீங்கள் கூப்பிட்ட நேரத்திலே இல்லாமைக்கு வருந்துகிறேன். இந்த மான்யக் கோரிக்கையை விவாதிக்கும்பொழுது, சில விஷயங்களை அமைச்சருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

சர்க்கார் நடத்துகிற பஸ் போக்குவரத்தில், சில ரூட்டுகளுக்கு மட்டும் "கன்செஷன் டிக்கட்டுகள்" கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இந்த விஷயத்தில் பாகுபாடு இருக்கக் கூடாது. எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் இந்த கன்செஷன் டிக்கட்டுகள் வழங்கப்படவேண்டும். அதிலும், குறிப்பாக, மாணவர்களுக்கும், என். ஜி. ஓ. க்களுக்கும், தொழிலாளர்களுக்கும், பாதி அளவு கட்டணம் வசூலிக்கும் நிலைமை இருக்கவேண்டும்.

பகல் நேரங்களில் உத்தியோகஸ்தர்களுக்கும், மாணவர்களுக்கும் உணவு எடுத்துச் செல்லும் கூடைகளை சர்க்கார் பஸ்களில் ஏற்ற மறுக்கிறார்கள். அதை மறுக்காமல் அவைகளை ஏற்றிச் செல்லுவதற்கு அனுமதி தரவேண்டும். அந்த சாப்பாட்டுக் கூடைகளில் நிறைய டிபன் பாக்ஸ்கள் இருக்கிற காரணத்தினாலே, அவைகளை ஏற்றிச் செல்ல மறுப்பதால், பல மாணவர்களும், உத்தியோகஸ்தர்களும் கஷ்டப்படவேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. இந்த விஷயத்தில் சர்க்கார் கவனம் செலுத்தி தக்க நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டும். இல்லாவிட்டால் 12 மணியிலிருந்து 1½ மணி வரையிலும் இந்த சலுகையை வழங்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இப்பொழுது சர்க்கார் "luxury bus" வைத்து நடத்துகிறார்கள். ஒரு குறிப்பிட்ட இடத்திற்கு, அதாவது மகாபலிபுரத்திற்குப் போவதற்கு 5 ரூபாய் வசூல் செய்யப்படுகிறது. இதுபோல் மற்ற முக்கியமான இடங்களுக்குப்போக விரும்புகிறவர்களுக்கும் வசதி செய்து தரவேண்டும். எல்லா இடங்களும் இதன் பலனை அடைகின்ற முறையில் வசதி செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, 27-வது பஸ் ரூட்டில், அதிகமான சர்க்கார் பஸ்கள் ஓடாத காரணத்தால் பல சமயங்களில் நானே தொல்லைக்குள்ளாகி, அசெம்பிளிக்கு குறிப்பிட்ட நேரத்தில் வரமுடியாமல் போகிறது. ரிப்போர்ட்டர்களும் மற்றும் உத்தியோகக்காரர்களும் அந்தப் பகுதியிலிருந்து வருகிறவர்களும் இருப்பதனால், அதிக பஸ்கள் விடாததன் காரணமாக, நெருக்கடி ஏற்பட்டு காலதாமதம் ஆகிறது. ஆகவே, அந்த ரூட்டிலே அதிகப்படியான பஸ்கள் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். 24, 27. 37 ஆகிய மூன்று பஸ்களும் பச்சையப்பன் ஹாஸ்டல் வழியாக வருகின்றன. அதிகமான பஸ்களை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன் மாணவர்கள் பச்சையப்பன் கல்லூரிக்குச் செல்வதற்கும், ஷெநாய் நகரிலிருந்து உத்தியோகஸ்தர்கள் மற்றப் பகுதிகளுக்குச் செல்வதற்கும் வசதிகள் செய்து தரவேண்டும். எந்தப் பகுதியில் தொழிற்சாலைகள் அதிகமாக இருக்கின்றனவோ, எந்தப் பகுதியிலிருந்து அதிகமாக உத்தியோகஸ்தர்கள் வருகிறார்களோ, அங்கெல்லாம் அதிகப்படியான பஸ்கள் விட்டால் நல்லது. இல்லாவிட்டால் அரை மணி நேரத்தில் ஆபீசுக்குப் போகலாம் என்று எண்ணிக் கொண்டு வருகிறவர்கள், பஸ்களில் இடம் கிடைக்காத காரணத்தால் தடைப்பட்டு, ஒரு மணி நேரம் லேட்டாக ஆபீசுக்கு வருகிறார்கள். அதனால் ஆபீசர்களுக்கு மன்னிப்பு எழுதிக் கொடுக்கவேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது.

27th March 1958] [Sri A. Govindasamy]

இன்னும், சர்க்கார் பஸ்களில் அவசர நேரத்தில் நோயாளிகள் படுத்துச் செல்வதற்கும் வேண்டிய வசதிகள் செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். நோய்கள் என்று சொல்லும்போது நான் தொத்து நோய் உள்ளவர்களை அல்ல என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். சாதாரணமாக ஜுரம் தலைவலி முதலிய சாதாரண வியாதிகள் இருக்கக்கூடிய நோயாளிகள், உட்கார்ந்துகொண்டு போக முடியாமல் இருப்பவர்கள் இவர்களுக்கு படுத்துக்கொண்டு போவதற்கோ அல்லது சாய்ந்து கொண்டு போவதற்கோ சர்க்கார் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும்.

தனியார் நடத்துகின்ற பஸ்கள்—எம். டி. பஸ்கள், டி. வி. எஸ். பஸ்கள் முதலியவைகள் சர்க்கார் பஸ்களைவிட ஒழுங்காக நடை பெறுகின்றன. பஸ்களில் போட்டிருக்கும் குஷன்களும் நல்ல முறையில் இருக்கின்றன. சர்க்கார்தான் தனியாருக்கு வழிகாட்டியாகவும் எடுத்துக் காட்டாகவும் இருக்க வேண்டும். தனியார் எந்தெந்த செடுபிடிகளை கடைபிடிக்க வேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்களோ அவைகளை சர்க்காரே நடத்தி காட்டினால் நன்றாக இருக்கும்.

1958-ம் ஆண்டு ஜனவரி 14-ம் தேதியன்று எங்கள் கட்சிச் தலைவர் அறிஞர் அண்ணா அவர்கள் கடற்கரையில் ஒரு கூட்டத்தில் பேசும்போது அரசாங்கம் செய்த தவறை நான் எடுத்துச் சொல்லாமல் இருக்கமுடியாது. அன்று இரவு 8 மணிக்கு மேல் ஒரு பஸ்கூட அந்த பக்கம் விடவில்லை. பஸ்கள் அந்தப் பக்கம் போகக்கூடாது என்று உத்தரவிட்டதாக தெரிகிறது. இதனால் கூட்டத்திற்கு வந்து பொது மக்கள் பல இடையூறுகளுக்கு உள்ளாகும்படி நேர்ந்தது.

சர்க்கார் பஸ் ஊழியர்களுக்கு இப்பொழுது மூன்று செட் உடைகள் தான் கொடுக்கப்படுகின்றது. ஆறு செட் உடைகள் கொடுத்தால் வசதியாக இருக்கும். சீக்கிரம் உடைகள் அழுக்காகி விடும் நிலை இருப்பதால் சுத்தமாக யூனிபாரங்கள் இருக்க வேண்டுமானால், 6 செட் உடைகள் இருக்க வேண்டும். அவர்களுக்கு கொடுக்கும் வாஷிங் அலவன்சும் குறைவாக இருக்கிறது. அது இப்பொழுது அவர்களுக்கு போதுவது இல்லை. ஆகையால் வாஷிங் அலவன்சையும் உயர்த்த வேண்டும். இந்த ஊழியர்களின் திறமையால் தான், உழைப்பால்தான் சர்க்காருக்கு ஊதியம் கிடைக்கிறது. ஆகையால் சர்க்கார் இவர்களின் விஷயத்தில் கவனம் செலுத்த வேண்டும். பஸ் நடத்துவதனால் அதிக ஊதியம் வருகிறது என்று தெரிந்து இருந்தும் கூட ஏன் மற்ற இடங்களில் அவைகளை தேசீய மயமாக்க அரசாங்கம் பயப்படுகிறது என்று நான் கேட்க விரும்புகிறேன். தேசீய மயமாக்கினால் தனிப்பட்ட பஸ் சொந்தக்காரர்கள் கோபப்படுவார்களே என்று அச்சப்பட வேண்டாம். அவர்கள் நிச்சயமாக சந்தோஷப்படுகிறார்கள். அவர்கள் இப்பொழுது சேட்களிடம் கடன் வாங்கி ரொம்பவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஜமீன்களை ஒழித்தபோது ஜமீன்தார்கள் கோபப்படுவார்களோ என்று முதலில் பயந்தோம். பிறகு அவர்களுக்கு கொஞ்சம் கொஞ்சமாக நஷ்ட ஈடு கொடுத்ததில் தொந்தரவு ஒன்றும் ஏற்படவில்லை. முதலில் கொஞ்சம் எதிர்ப்பு இருக்கும். கொஞ்ச காலம் ஆன பிறகு ஒன்றும் இருக்காது.

பம்பாய் ராஜ்யத்தில் பஸ்களை சர்க்காரே நடத்துகிறார்கள். பம்பாய் நகரத்தில் இருக்கும் பஸ்களை முனிசிபல் கார்ப்பொரேஷன் நடத்துகிறது. அரசாங்கம் இந்த விதமாக முயற்சிக்கலாம். எதிர் கட்சியிலும பஸ் சொந்தக்காரர்கள் இருக்கிறார்களே என்று சில காங்கிரஸ் அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். இல்லை என்று நான் சொல்லவில்லை. ஆனால் காங்கிரஸ் கட்சியில் இருப்பவர்களில்தான் பலர் பஸ் சொந்தக்காரர்களாக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் ஏதாவது சொல்வார்களே என்று இதை தேசீய மயமாக்காமல் இருக்கக்கூடாது.

பஸ் ரூட்டுகளில் பல தொல்லைகள் இருக்கின்றன. மார்க் ஸிஸ்டம் பல தொல்லைகளை உண்டு பண்ணியிருக்கிறது. வேண்டியவர்களுக்கு பஸ் ரூட்டுகளை கொடுக்கிறார்கள். இதை யாரும் மறுக்க முடியாது. என்னுடன் ஒருவர் போட்டி போட்டு தோற்றுப்போனார். அவருக்கு புதியதாக ஒரு பஸ் ரூட் கொடுக்கப்பட்டது, நியாயமாக பட்டாள வீரர்களின் கூட்டுறவு சங்கத்தை

சேர்ந்தவர்களுக்கு அது கிடைத்திருக்க வேண்டும். அதனால் எனக்கு ஒன்றும் சங்கடம் இல்லை. தேசீய மயமாக்கிவிட்டால் இந்த குறைபாடுகள் ஒன்றும் இராது என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சாப்பாடு எடுத்துக்கொண்டு போகிறவர்களும், கிராமத்திலிருந்து சிறு மூட்டைகளுடன் வருகிறவர்களும், டவுன் பஸ்களில் பல தொல்லைகளுக்கு உள்ளாகிறார்கள். அதை தவிர்க்க வேண்டும். குறிப்பாக 'ஸ்டாண்டிங்' பாசஞ்சர் முறை இருப்பதால் பல தொல்லைகள் இருக்கிறது. இதனால் பிக்பாக்கட் அடிப்பதற்கு வழி ஏற்படுகிறது. ஒரு கையில் பையை வைத்துக் கொண்டு மறு கையில் கைப்பிடியைப் பிடித்துக்கொண்டிருக்கும்போழுது கண்டக்டர் டிக்கட்டுக்கு காசு எடுங்கள் என்று வற்புறுத்தும்போது பலவித சங்கடங்கள் ஏற்படுகின்றன. இந்த நிலைமையை தவிர்க்க வேண்டும். குறிப்பாக பெண்கள் நின்று கொண்டு போகும் நிலைமை மாறி அவர்கள் சௌகரியமாக உட்கார்ந்து போவதற்கு ஒரு பாதி சீட்டுகளாவது அவர்களுக்கு ஒதுக்கப்படவேண்டும்.

நயா பைசா வந்ததினால் பல தொல்லைகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. ஒவ்வொரு பஸ்ஸிலும் நயா பைசா காலண்டர் ஒன்று தொங்கப்பட வேண்டும். நயா பைசாவினால் கண்டக்டர்கள் சில சமயங்களில் பணம் இழக்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. பொது மக்களும் தொல்லைக் குள்ளாகிறார்கள்.

பெரிய நகர சபைகளிலாவது பரீட்சார்த்தமாக பஸ்களை எடுத்து நடத்த வேண்டும். முதலில் எதிர்ப்பு இருக்குமே தவிர பிறகு எல்லாம் சரியாகப் போய்விடும்.

ஆயுதப் பூஜைக்காக ரூபாய் 600 செலவிடப்பட்டிருப்பதாக காட்டப்பட் டிருக்கிறது. இந்த பூஜை செய்ததினால் ரிபேராக இருக்கும் பஸ்கள் ஓடப் போகின்றனவா. இப்படி பணத்தை செலவழிப்பதைவிட சிப்பந்திகளுக்கு துணிமணிகளாகவோ அல்லது படி உயர்வோ கொடுத்தால் மிகவும் நலமாக இருக்கும்.

பஸ் ரூட்டுகள் அதிகமாக இருப்பதனால் வருமானம் அதிகரித்திருக் கிறது. தொழிலாளர்களுடைய நிலைமையை உயர்த்தினால் இன்னும் அவர் களிடத்திலிருந்து நன்றாக உழைப்பைப் பெற்று அதிக வருமானம் பெற லாம். அவர்களுக்காக அதிக நிதி ஒதுக்க வேண்டும் என்றால் எல்லோரு டைய ஒத்துழைப்பும் வேண்டும். தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டும் என்ற நோக்கம் அமைச்சருக்கு இருக்குமானால் அவர்களுடைய நிலைமை உயர்த்தப்பட வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

DEPUTY SPEAKER : I have consulted leaders of parties and they are willing to sit till 2 p.m. and finish off the Demand now under discussion. I think the House has no objection to sit till 2 p.m.

* **SRI P. S. CHINNADURAI :** மதிப்புக்குறிய சட்டமன்ற துணைத் தலைவர் அவர்களே இந்த சபையின் முன்னாலே பிரேரிக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டு பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்பு கிறேன். தேசீய மயமாக்கப்பட்டுள்ள பஸ் போக்குவரத்தினாலே லாபமா நஷ்டமா என்ற விஷயத்தை குறித்து இந்த சபையிலே ஒவ்வொரு ஆண்டிலேயும் விவாதம் நடைபெறுகிறது. வெளியிலேயும் விவாதம் நடைபெறுகிறது. இந்த விவாதங்களால் தேசீய மயமாக்கப்பட்ட பஸ் போக்குவரத்திலே லொபம் கிடையாது. இதனால் பலன் கிடையாது. என்று ஒரு சிலர் வாதாடுகிறார்கள். இதைப் பார்த்தால் தேசீய மயம் என்ற கொள்கையை அடியோடு கைவிடுவதற்கு உந்தி செல்வதாக இருக்கிறதே ஒழிய உதவியாக இருக்கவில்லை என்று காண வருந்துகிறேன். அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்தை குறைகூறுவதில் சிலர் போட்டி போட்டு வருகிறார்கள். கேலிச் சித்திரங்கள் போட்டு இழிவு படுத்துகிறார்கள். இங்கும் மற்ற இடங் களிலும் பேசும்போதெல்லாம் அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்தில் பெரிய

27th March 1958] [Sri P. S. Chinnadurai]

இடஞ்சல் இருப்பதாக பேசப்படுகிறது. இதன் நோக்கம் எப்படியாவது பஸ் போக்குவரத்தை தனிப்பட்டவர்கள் தாங்களே கையில் வைத்துக்கொண்டு தங்களுக்கு உதவியாக வைத்துக்கொள்ள நினைக்கிறார்களோ என்னமோ தெரியவில்லை. இத்தகைய பெரிய வருமானம் கிடைக்கும் இனத்தை தாங்களே கையில் வைத்துக்கொண்டு லாபம் அடையவேண்டும் என்ற மோசமான கருத்துகள்தான் வெளியாகின்றன. நாம் சோஷலிஸ தத்துவத்தை நாடுகிறோம். அதை யாரும் மறுப்பதில்லை. ஆளுங் கட்சியிலேயே இருக்கும் ஒரு சில பஸ் முதலாளிகள்கூட இதனை வெளிப்படை யாக எதிர்த்துப்பேச முன் வருவதில்லை. ஆனால் சோஷலிஸத் தத்துவத்துக்கு மக்கள் மத்தியில் ஆதரவு இருக்கிறது என்று சொல்லிதான் உயர எண்ணுகிறார்கள். பஸ் போக்குவரத்து தனிப்பட்டோர் கையில் இருந்தால் தான இலாபகரமாக இருக்கும். மக்களுக்கு பயன்படமுடியும். என்றெல் லாம் எடுத்து கூறப்படுகிறது. இது மக்கள் மனத்தை திருப்பி சட்ட சபை கவனத்தை மாற்றி வேறு வகையில் இழுத்துச்செல்ல செய்யும் முயற்சிதான். இந்த மாதிரியான கட்டுப்பாடான முதலாளித்துவ பிரசாரத்தை கண்டு மயங்ககூடாது என்று ஆளுங்கட்சிக்கும் குறிப்பாக அந்த இலாகா அமைச்சர் கனம் வெங்கடராமன் அவர்களுக்கும் சொல்ல விரும்புகிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் தமக்கு கிடைத்திருக்கும் சந்தர்பத்தை மிக நன்றாக பயன்படுத்திக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பஸ் போக்குவரத்தை தேசீய மயமாக்குவதை கன்னியாகுமரியின் மற்ற பகுதிகளிலும் ராஜ்யத்தி லுள்ள எல்லா ஜில்லாக்களிலும் செய்யவேண்டும் என்றும் அவற்றை அரசாங்க உடைமையாக பொது உடைமையாக செய்ய சர்க்கார் முன வரவேண்டுமென்றும் வேண்டுகிறேன். சிலர் கேட்கிறார்கள் "இது என்ன நத்தை வேகம்" என்று கனம் அமைச்சர் அவர்களால இதை மாற்ற முடியாதா என்று கேட்க விரும்புகிறேன். பஸ் வேகத்திலாவது போகக் கூடாதா? இந்த பஸ் போக்குவரத்தை தேசீய மயமாக்குவதை யார் எதிர்கிறார்கள் என்று கேட்க விரும்புகிறேன். அதிகாரிகளா? நான் நம்ப வில்லை. பொதுமக்களா? நிச்சயமாக இல்லை. எல்லோரும் ஆதரவாக இருப்பார்களே தவிர வேறு இல்லை.

சில லட்ச ரூபாய் வருமானத்திற்காக கனம் நிதி மந்திரி அவர்கள் புது வரிகள் போட்டு இருக்கிறார்கள். இந்த பஸ், லாரிகள் மூலம் கிடைக்கும் வருமானம் மிகவும் சாதாரணமானதென்று சொன்னார்கள். புள்ளி விவரங்களிலிருந்து சொல்லுகிறேன். சுமார் 8 ஆயிரம் லாரிகள் இருக் கின்றன. சுமார் 4 ஆயிரம் பஸ்கள் இருக்கின்றன. இன்றைய தினம் பஸ் போக்குவரததை, லாரி போக்குவரத்தை அரசாங்க உடமை ஆக்குவதன் மூலம் கோடி கணக்கான ரூபாய் கிடைக்க இடமிருக்கிறது என்று நாங்கள் அறிகிறோம். ஆனால் நல்ல வருமான இனத்தை தனியார் கையில் விட்டு விட்டு சொற்ப வருமானத்தை பெறுவதற்காக சின்ன சின்ன வரிகளை கொண்டு வருகிறார்கள். ஈடுபடுத்தப்பட்ட மூலதனத்திற்கு வட்டி பத்து லட்சம், தேய்மானத்துக்கு எடுத்துவைத்தது 13 லட்சம், மோட்டார் வாகன வரிக்கு செலுத்தியது 27 லட்சம். இவ்வளவு துகையும் செலவாக ஒதுக்கியும் பல லட்சம் ரூபாய் லாபமாகக் கிடைத்திருக்கிறது. இத்தகைய லாபகரமான தொழிலை என் விஸ்தரிக்க கூடாது?

இந்த சமயத்தில் ஒன்று நினைவு படுத்தவிரும்புகிறேன். கோவை நகர சபை இந்த அரசாங்கத்திற்கு ஒரு கோரிக்கை விட்டார்கள். அந்த நகரத்திலிருககும் பஸ்களை நகர சபைக்கு, அவர்கள் நிதி நிலையை உயர்த்த கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டார்கள்.

DEPUTY SPEAKER: இப்பொழுது சபை முன் இருப்பது Nationalisation of Bus Service. பின்னால் Motor Vehicles Administration வரும்பொழுது இந்த விஷயங்களைப்பற்றி பேசலாம். தாங்கள் குறிப்பிடுவது இந்த மானியத்தின்கீழ் வராது.

SRI V. S. MANICKASUNDARAM: On a point of order, Sir, there is no quorum.

DEPUTY SPEAKER : There is quorum. Perhaps the hon. Member is not aware that 1/10th of the number of Members of the House constitutes the quorum.

SRI P. S. CHINNADURAI : தலைவர் அவர்களே, தங்களுடைய உத்திரவில் அதிக கவனம் செலுத்த விரும்புகிறேன்.

சுமார் ரூபாய் 27 மாத வருமானம் வருகிற தொழிலாளிகளை எப்படி நடத்துகிறோம். சாதாரண வசதியாவது அவர்களுக்கு கிடைக்கிறதா? விலையேற்றம் உண்மையே என்று அமைச்சர் அவை ஒப்புக்கொண்டுள்ளது.

1-10 p.m. உணவு பண்டங்களின் விலை சென்ற வருஷத்தைக் காட்டிலும் இந்த வருஷம் 35 சத வீதம் அதிகமாக உயர்ந்திருக்கிறது என்ற தகவலை கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்களே தன்னுடைய பட்ஜெட் உரையில் குறிப்பிட்டிருக்கிறார். விலை ஏற்றத்தின் காரணமாக நிதி அமைச்சர் ட்ரைவர்களுக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும் ஏதாவது செய்திருக்கிறார்களா என்று பார்த்தால், விலைவாசி உயர்வைச் சரிக்கட்டிக்கொள்வதற்கு ஏதாவது செய்திருக்கிறார்களா என்று பார்த்தால், எற்கெனவே அவர்கள் வாங்கிக்கொண்டிருந்த சம்பளத்தைத்தான் இப்பொழுதும் வாங்கிக்கொண்டிருக்கிறார்களே தவிர அதிகப்படியாக சம்பளம் இப்பொழுது வாங்கவில்லை. விலைவாசி உயர்ந்திருக்கிறது என்ற தகவலை வேறு யாராவது சொல்லியிருந்தால் அதை விட்டு விடலாம். விலை உயர்ந்திருக்கிறது என்ற தகவலை நம்முடைய ராஜ்யத்தின நிதி அமைச்சர் அவர்களே ஒப்புக்கொண்டிருக்கிறார். அப்படி ஒப்புக்கொண்டிருந்தும் அவர் இன்னும் எந்த நடவடிக்கையும் எடுத்துக்கொள்ளவில்லை. அப்படி எடுத்துக் கொள்ளக்கூடிய பொறுப்பு இந்த மந்திரி சபைக்கு கிடையாதா? விலைவாசி உயர்ந்திருக்கிறது என்று அறிக்கையை விட்டு விட்டு தங்களின் கீழ் வேலை செய்து வரும் பஸ் போக்குவரத்து தொழிலாளர்களுக்கு அதிகப்படியான சம்பளம் கொடுக்காமல் இருந்தால அவர்களுக்கு இந்த மந்திரி சபையின்பேரில் என்ன நம்பிக்கை அல்லது மதிப்பு ஏற்படும் என்பதை கொஞ்சம் கவனத்தில் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். அவர்களுடைய நிர்வாகத்தில அவர்களுக்கு நம்பிக்கை இருக்கும் என்று எண்ணத்தான் முடியுமா? அவர்களுக்கு இன்னும் ஏன் ஒன்றும் செய்யவில்லை? அவர்களுடைய சம்பளத்தை உயர்த்தி இன்னும் ஏன் நிர்ணயம் செய்யவில்லை? அவர்களுடைய சம்பளத்தை மாற்றி அமைக்க இந்த அரசாங்கம் ஏன் இன்னும் முற்படவில்லை? அது அவர்களுடைய கடமை இல்லையா? இந்த இலாகா மந்திரி அவர்களும், தொழிலாளர்களுடைய நன்மையைக் கருதுகிறவர் கூட தன்னுடைய கடமையைச் செய்யத் தவறி விட்டார் என்று தான் சொல்ல வேண்டும. அதைப் பார்த்து ஆச்சர்யப்பட வேண்டியதாக இருக்கிறது. தொழிலாளர்களே தீர்மானம் போட்டு அதை மந்திரி சபைக்கு அனுப்பிவைத்து அதன் பிறகு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்ற அடிப்படையில் அரசாங்கத்தினுடைய கொள்கை இருக்கிறதா? பல கூட்டங்கள் போட்டு மந்திரிகளிடத்தில் இதைபபற்றி சொல்லி சட்ட சபையின் அங்கத்தினர்கள் மூலமாக இதைக் கொண்டு வந்து அவர்கள் இங்கே அதைப்பற்றி கேட்கப்பட்டு அதன் பிறகு நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று யோசித்துக்கொண்டிருக்கிறார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். அதன் பிறகுதான் ஒரு மாறுதலைச் செய்ய வேண்டுமென்ற கொள்கையை வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். அப்படிபபட்ட ஒரு சம்பிரதாயத்தை வைத்துக்கொண்டிருந்தால் அது பழைய சம்பிரதாயம்தான். பழைய அரசாங்கம் நடந்த போதுதான் அப்படிப்பட்ட கொள்கைகளை வைத்துக் கொண்டிருநதார்கள். இப்பொழுது அரசாங்கம் தாங்களாகவே சுயமாகவே குறைகளை நிவர்த்திக்க முன் வரவேண்டாமா? அந்த பழைய முறையைக் கையாள வேண்டுமா என்பதைக் கேட்கிறேன். இப்பொழுதுள்ள சர்க்கார் தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை அளிக்க தக்க நடவடிக்கைகளை அந்தந்த சமயங்களில் தாங்களாகவே எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். எந்த அளவுக்கு தாங்களாகவே எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமோ அந்த அளவில் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். விலைவாசியின் உயர்வைச் சரிகட்டிக் கொள்வதற்கு எந்த அளவில் சம்பளத்தை அவர்களுக்கு உயர்த்திக்

27th March 1958] [Sri P. S. Chinnadurai]

கொடுக்க வேண்டுமோ அந்த அளவில் உயர்த்திக்கொடுக்க சர்க்காரே முன் வரவேண்டும். தொழிலாளர்கள் கேட்பதற்கு முன்னதாகவே தாமாகவே முன்வந்து கொடுக்க வேண்டும். அப்படிச் செய்து மற்ற முதலாளிகளுக்கு இந்த சர்க்கார் ஒரு வழிகாட்டியாக இருக்க வேண்டும்.

தனிப்பட்ட தொழிற்சாலைகளில் ப்ராவிடெண்ட் பண்ட் வசதி இருக்கிறது. ஆனால் இங்கு அந்த வசதி இல்லை. ஆனால் Gratuity வசதி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அது நல்ல வசதிதான். அப்படியே மற்றவைகளையும் செய்து மற்றவர்களுக்கு வழிகாட்டியாக இருக்க வேண்டும். ப்ராவிடெண்ட் பண்ட் வசதி செய்துக் கொடுக்காமல் இருக்கிறோமே, ஏன் அதையும் கொடுக்க முன் வரக்கூடாது? திறமையாக நடைபெறுகிறது என்றும், திறமை அதிகரித்திருக்கிறது என்றும், விபத்துகள் குறைந்திருக்கிறது என்றும் சொல்லுகிறார்கள். மற்றும் லாபகரமாக இருக்கிறது என்றும் சொல்லுகிறார்கள். அப்படி இருக்கும்போது இன்னும் ஏன் அதிகப்படியாக பஸ் ரூட்டுகளை எடுத்து நடத்தக்கூடாது என்று கேட்கிறேன். லாபகரமாக மக்களுக்கு பயன்படக்கூடிய அளவில் ஏன் இதை நடத்தக்கூடாது? மக்களுக்கு பயன்படக்கூடிய அளவில் இதை நடத்தி அதன் மூலம் நல்ல பெயரை நாம் அடைய முடியும். பல வசதிகளைச் செய்து கொடுத்தால் நல்ல பெயரை நாம் அடைய முடியும். அப்படிப்பட்ட வசதிகளைச் செய்ய அவர்களே ஏன் முன் வரக்கூடாது? இப்பொழுது இருக்கும் நிலைமையைப் பார்த்தால் தொழிலாளர்களுக்கு வசதிகள் வருமோ அல்லது வராதோ என்று நினைக்கும்படியாக இருக்கிறது. அவர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கவேண்டும். திட்டங்கள் போட்டிருப்பதாகச் சொல்லுகிறார்கள். அந்த திட்டம் ஆலோசனையில் இருப்பதாகவும் சொல்லுகிறார்கள். சென்ற வருஷத்தில் சிலருக்கு வீடுகள் கட்டிக்கொடுத்ததாகச் சொல்லப்படுகிறது. ஆனால் அது இதில் காணப்படவில்லை. அவர்களுக்கு வீட்டு அலவன்ஸ் கொடுக்கப்படுவதும் காணப்படவில்லை. ஆகவே கனம் மந்திரி அவர்களை நான் வேண்டிக்கொள்வது நன்றாக வேலை செய்கிற தொழிலாளர்கள் இருக்கிற தொழிலாக இருப்பதாலும், நல்ல லாபம் அடைகிற தொழிலாக இருப்பதாலும், அந்தத் தொழிலில் ஈடுபடுகின்ற தொழிலாளர்களுக்கு போதிய வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க முன் வரவேண்டும். அப்படிப்பட்ட வசதிகள் போற்றக்கூடியதாகவும், அவைகளை மற்றவர்களும் பின்பற்றக் கூடியவைகளாகவும் இருக்கவேண்டும். அப்படிப்பட்ட வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்று கனம் மந்திரி அவர்களை வேண்டிக்கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

Sri V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR: Mr. Deputy Speaker, Sir, in supporting the cut motion, I would like to make a few observations with regard to the working of the Government transport system both in the Madras City and in Kanyakumari district. The public have not been much satisfied, even though, I may say there has been some improvement, when we compare the working of the system during the year with previous years.

The Hon. Minister, in the note circulated to hon. Members of this House has said that the question of opening additional depots in the North of Madras is still under the consideration of the Government. This has been hanging fire for a long time and representations have been made, I understand, both by the Departments and by the Members of the Estimates as the Public Accounts Committees which went into the question that at least two depots should be opened in the North of Madras with a view to improving the efficiency of the service. I do not know how long this will be under the consideration of the Government. It is high time that the Government looked into the question in all earnestness so that the depots might be opened at an early date.

By opening these two sheds, I think at least hundred vehicles can be housed and the cost of running reduced. At present these buses have to go all the way to the Central Workshop at Mount Road.

As some hon. Members have pointed out, there are heavy stocks of spare parts in the Transport Stores. The Committee on Estimates has examined this question and said that such huge stocks should not be kept. The value of these stocks may be some lakhs of rupees, and if they are kept for a long time without being used. they will have to be sold only as scrap in the open market. Already on account of import restrictions some of the firms have stopped the import of certain vehicles and spares. Unless early action is taken, I am afraid that the Government will lose heavily. I hope they will attend to the matter soon.

With regard to the suggestion of the Director of Transport for the installation of wireless sets with a view to reporting breakdowns and for the purpose of providing immediate relief, my information is that though orders have been placed with a certain firm for the supply of the sets, that firm is not in a position to supply the sets. If it is not in a position to supply the sets, the Government must see that they get them from some other company or make other arrangements for the purpose. We also find that there is a good number of breakdowns. Also, when we go across the roads we find vehicles are stationed in the middle of the road causing nuisance to the travelling public. This is a very important matter
1-20 p.m. and I am sure some action will be taken as early as possible by the Government to remove this nuisance. It is also stated that they have provided shelters—I think 30 shelters—for the passengers. This is really not satisfactory and I would request the Government to provide shelters in all bus stops. The summer season has set in and the passengers will be put to considerable hardship, if there were no shelters at bus stops. If Government contact some philanthropic gentlemen among the public, they might come forward to help. But, in case they do not come forward to help, the Government must come to the rescue of the passengers and provide shelters in all bus stops as early as possible. The 30 shelters provided for the current year are quite inadequate and it is as good as not providing them. That is my submission.

With regard to peak-hour traffic, it has been agitating the minds of the travelling public for quite a long time.

SRI A. VEDARATHNAM: Sir, there is no quorum in the House.

DEPUTY SPEAKER: The hon. Member need not refer to it. It is the lookout of the Chair.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR: This peak-hour congestion must be relieved somehow or other. The number of buses should be increased. My information is that out of a total fleet strength of 450 or so in the City of Madras, there are about 165 vehicles lying idle. They are 'time-barred' and obsolete.

27th March 1958] [Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar]

Many of them are now banned and they are not imported by the companies. Buses like Chevrolet, Ford, Comer, etc., are all quite useless. That means, that out of a total strength of 450, if any of the vehicles went under repair, how can we maintain efficiency and satisfy the travelling public? This is a very serious problem. There is a lot of discontentment among the public so far as the peak-hour traffic is concerned. Especially, the middle class people who have to attend offices situated in various parts of the city are put to considerable hardship. We must try to improve the efficiency and see that all the ricketty buses are condemned as early as possible and new vehicles are purchased in their place to relieve the peak-hour congestion.

With regard to the Kanyakumari district transport, just like the people of other areas, the people of that district also are discontented over the transport service ever since it was taken over by our Government. Sir, very recently, we visited that place and collected certain statistics. We find that there are about 42 'dead' vehicles. They are quite useless vehicles. They are lying idle. When the Kanyakumari area was transferred to our State, the Kerala Government transferred to us about 42 'dead' vehicles, the book value of which was 'nil'. Our Government have not got the amounts from them. The depreciation fund alone comes to nearly Rs. 9 lakhs. I wonder, why our Government should not put up a strong fight and see that they get that amount. It is only the useless vehicles that have been transferred to us. The Government must therefore see that they get that amount at any cost. Out of the strength of 75 vehicles—that is the information that we got when we visited Kanyakumari two months back—there are about 44 obsolete vehicles which are quite useless. They are Chevrolet, Ford, Comer, etc.; even if we want to run them, we cannot get spare parts for them. Therefore, it is as good as not having those vehicles. More than 50 per cent of the vehicles are quite useless. It is therefore no wonder that the public are very much discontented because of this worry, annoyance and nuisance. I find that according to the Government's programme, they will be replacing only 12 buses this year.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : We have sent 12 buses in the first instance. Another 12 buses will be sent before 31st March, and also 6 buses will be sent. In all, 30 more buses will be plying in that district in the year 1957–58.

SRI V. K. RAMASWAMY MUDALIYAR : That is something. They must see that all the old vehicles are condemned and in their place new vehicles are put on the road as early as possible. When we were there, we were shown round the workshop. We were shown the Ranithottam in the Kanyakumari district, which is owned by the Maharani of Travancore. The idea of our Government was to purchase the entire plot with a view to putting up the workshop there. Probably, because of red-tapism, the money that has been allotted under this head will lapse in about two or three day's time. I think the Hon. Minister should have convened a

[Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar] [27th March 1958

high level conference and pushed this scheme through. This is very important. The Government should not delay this. At least in the next year, they should start it. I am sure they will go ahead with this scheme and put up the workshop at least next year with a view to improving the efficiency of this department in that area.

With regard to service conditions, we have been receiving repeated representations from that area that the pay of the establishment in the Kanyakumari district is very unsatisfactory. There has been lot of disparity. I think I need not repeat all those points referred to by my friend Sri Kalyanasundaram. The administration is top heavy. With regard to the lower grade staff, there has been complete discontentment because of the disparity in the scales of pay between our Government servants and those in the adjoining Kerala State. Further, I understand that the Kerala Government have agreed to give their scales of pay to our staff and pay the arrears also up to 1—11—1956. I think they have also addressed our Government. It is not known why this should not be accepted, as it seems to be very reasonable. Unless we have a contented staff, we cannot run the services efficiently. I hope our Government will take up this matter in right earnest and do the needful. The scales of pay of those people and those in the State Transport department here should be the same. We cannot have different scales of pay for those working under the same Government. This is a very serious question and I am sure the Hon. Minister will look into it all earnestness.

With regard to appointments, I would request the Government to see that these appointments are made by the Public Service Commission. That is my submission. Because, there have been lots of complaints about jobbery, nepotism, favouritism and so on. The Government should try to avoid all these things. If the appointments to the posts are made by the Public Service Commission, I think some justice will be done.

With regard to the working of this Transport Service also, my submission is that the Hon. Minister appoints a Commission to go into the whole question and see that the Commission submits a very thorough and impartial report. If the Commission goes into the question, I think we can try to implement the recommendations of the Commission and also see that the efficiency of the services are improved and thereby give some satisfaction to the public.

Then I come to the recent bus accidents in the Kanyakumari area. There was also an interpellation in the Assembly and the Hon. Minister was also pleased to answer some points. I wish the Hon. Minister institutes an enquiry into these accidents and sees that something is done against the people who are responsible for these accidents, especially when the accident that recently took place was in respect of a Government bus carrying about 90 or 100 passengers. It is a really horrible thing. I am sure that the Hon. Minister will institute an enquiry immediately and see that some

27th March 1958] [Sri V. K. Ramaswamy Mudaliyar]

report is submitted to this Assembly. The Commission should also go into the question of the public services and make appropriate recommendations.

There is the question of supply of time tables of the Madras Transport System. It is most reprehensible that no action has been taken even though the Committee recommended for this. There may be some delay on the part of the Government Press. But on that account, it does not mean that this should be delayed. They can as well give this work to some private printers and see that these time tables are supplied as early as possible. The Government should not lose any time in keeping these time tables at important places and keeping the public informed about the timings of these buses. (SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI: The difficulty is the buses do not keep to the timings.) That is a different matter. Whatever it is, this should be attended to immediately. I am sure the Government will take immediate action.

Lastly, my submission is, there must be a contented staff. The public should get satisfied about the Transport service. We must run it efficiently but at the same time we must see that the income of the Government also goes up. These are the main factors to be taken into consideration very seriously. There are many private bus operators, such as the T.V.S. who are running buses very efficiently. No complaint can be levelled against them. We must try to see that our services are also improved in all directions and that complete satisfaction is given to the public. Sir, with these words, I finish my speech.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த விவாதத்தில் பங்கெடுத்துக்கொண்டு பல நல்ல யோசனைகள் சொன்ன அங்கத்தினர் அனைவருக்கும் எனது நன்றியை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். தேசியமயமாக்கும் விஷயத்தில் நமது ராஜ்யத்தில் சட்ட சபையை பொறுத்த அளவில் அதற்கு ஆதரவு அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை பார்க்கின்றபொழுது ஓரளவு எனக்கு இதில் தைரியம் ஏற்படுகிறது. ஏனென்றால், திடீர் திடீர் என்று பொதுஜன அபிப்பிராயம் என்று சொல்லிக்கொண்டு பலவிதமான அபிப்பிராயங்கள் வெளிவருவதை பார்க்கின்றபொழுது ஒரு வேளை தேசியமயமாக்கும் திட்டத்திற்கு நம்முடைய ராஜ்யத்தில் இருக்கிற மக்களுடைய பொதுஜன அபிப்பிராயம் சாதகமாக இல்லையா என்று நினைக்கும்படியான நிலைமை ஏற்படுகிறது. அதையெல்லாம் இன்றைக்கு போக்குகின்ற முறையிலே சட்டசபை அங்கத்தினர்கள் எல்லாப் பகுதிகளிலிருந்தும் இதற்கு பெரிய ஆதரவு கொடுத்ததற்காக என் நன்றியை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். 1-32 p.m.

பொதுஜன அபிப்பிராயம் தேசீயமயமாக்குவதற்கு, முக்கியமாக போக்குவரத்தைப் பொறுத்தமட்டில் சாதகமாக இருப்பதற்கு பல காரணங்கள் உண்டு. ஒன்று, தங்களுக்கு வேண்டிய இடங்களுக்கெல்லாம் போக்குவரத்திற்கு பஸ்கள் விடவேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்வதற்கு சட்டசபை ஒரு அரங்காக இருக்கும். தனியார் துறையில் பஸ்களை நடத்தினால் யாரிடம் போய் தங்களுக்கு பஸ்களை இன்னென்ன ரூட்களில் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளமுடியும். அடுத்தபடியாக, பஸ்கள் குறைவாக ஓடுகின்றன, அதை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று எடுத்துச்சொல்வதற்கும் சரி, அல்லது தங்களுக்குள் வேறு குறைபாடுகளை நீக்கிக்கொள்வதற்கும் சரி, சட்ட சபையில் சந்தர்ப்பம் இருக்கும். அதேமாதிரி சர்க்கார் செய்கின்ற வேறு காரியங்களில் ஏதாவது குறைபாடுகள் இருக்குமேயானால், அதை வைத்துக்கொண்டு தேசிய மயமாக்குவதிலும் தவறுகள் இருக்கின்றன

என்று உடனே எழுதுவதற்குகூட இது சந்தர்ப்பமாக இருக்கும் என்று நம்புகிறேன். ஆகவே அந்த அளவுக்கு இன்றைக்கு நம்முடைய ராஜ்யத்தில் இருக்கிற பொதுஜன அபிப்பிராயம் சர்க்கார் தேசியமயமாக்கும் கொள்கைக்கு ஆதரவாக இருப்பதை நான் பாரராட்டி, பொருளாதாரம் அனுமதிக்கும் படியான அந்த அளவுக்கு இதை எவ்வளவு விரைவாக விஸ்தரிக்க முடியுமோ அவ்வளவு விரைவாக விஸ்தரிப்பதற்கு எங்களால் ஆன எல்லா முயற்சிகளையும் எடுத்துக்கொள்வோம் என்பதை தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, கன்யாகுமாரி பஸ் சர்வீஸைப்பற்றி பல புகார்கள் சொல்லப்பட்டன. கன்யாகுமாரியிலுள்ள நிலைமை புகார்களுக்கு இட மானது என்பதை நான் ஒத்துக்கொள்கிறேன். ஆனால், அதற்குக் காரணம் இந்த ராஜ்ய சர்க்கார் அல்ல என்பதை மாத்திரம் முதலில் நான் பணிவுடன் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கன்யாகுமாரியின் போக்குவரத்து நமக்கு மாற்றப்பட்டபொழுது, கனம் எதிர்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் சொன்னதுபோல, 60 பஸ்களுக்கு மேல் அவைகள் ஒன்றுக்கும் உதவாமல் இருக்கிற நிலைமையிலே, உதவாக்கரையாக நமக்கு கிடைத்தன. நான் இந்தப் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டவுடன் முதலில் கன்யாகுமாரிக்கு சென்றபொழுது 3 பஸ்கள்தான் நல்ல பஸ்களாக இருந்தன. 10, 12 பஸ்களை ஓட்ட முடியும். மற்றவைகளெல்லாம் ஓட்ட தகுதியில்லாமலே இருந்தன.

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : திருவாங்கூர்-கொச்சி அரசாங்கத்திற்கும், சென்னை அரசாங்கத்திற்கும் பஸ் சம்பந்தமாக பிரிவினையைப் பற்றி பேச்சு வார்த்தைகள் நடந்தபொழுது, பழைய பஸ்களுக்கான 'டிப்ரீஸியேஷன் அமவுண்டு' அதிகமாக இருந்தது. பழைய பஸ்களுக்கு பதிலாக, ஏன் டிப்ரீஸியேஷன் அமவுண்டு எடுத்துக்கொள்ளப்படவில்லை. அந்த 'டிப்ரீஸியேஷன் அமவுண்டை' வைத்துக்கொண்டு புதிய பஸ்கள் வாங்கக்கூடாதா ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : அந்த சமயத்தில் நடந்தது பற்றி நான் காரணம் கூறுவதற்கு இயலவில்லை. ஆனால் என்னுடைய அபிப்பிராயம் தேய்மான நிதியைவிட, பஸ்கள் வந்திருந்தால் நன்றாக இருந்திருக்கும் என்பதுதான். ஆகவே, அந்த நெருக்கடியை சமாளிப்பதற்காக 12 பஸ்களை உடனடியாக அனுப்பினோம். அதற்கு பிறகு மேலும் 12 புதிய பஸ்கள் அனுப்பியிருக்கிறோம். இன்னும் 6 பஸ்கள் மார்ச்சு மாதம் 31-ம் தேதிக்குள் அனுப்ப ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். 30 புது பஸ்கள் இப்பொழுது அங்கே ஓடுகின்றன. அடுத்த வருஷ திட்டத்தில், அதாவது 1958-59-ல் அதற்கு 12 பஸ்கள் ஒதுக்கியிருக்கிறோம். ஆகவே, அங்கு அடுத்த வருஷத்திற்குள்ளாக 42 புது பஸ்கள் ஓடும் என்பதை நான் மிகவும் தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, நம்முடைய சென்னை நகரத்திலிருக்கிற பஸ்களைப்பற்றி பேசுகின்றபொழுது பொதுவாக நம்மிடத்தில் 450 பஸ்கள் இருக்கின்றன என்பதை மாத்திரம் சொன்னார்கள். 450 பஸ்கள் என்று சொன்னால், ஓட்டை, உடைச்சல் எல்லாவற்றையும் சேர்த்துத்தான் 450. எவற்றையெல்லாம் நான் இன்னும் கண்டெம் செய்யவில்லையோ, உதவாக்கரை என்று தள்ளிவிடவில்லையோ, அவற்றையெல்லாம் நம்மிடம் இருக்கும் நல்ல பஸ்கள் என்று நினைத்துக்கொள்ளுவது சரியல்ல. நடப்பு வருஷத்தில், அதாவது 1957–58-ல் 60 புதிய பஸ்கள் விட்டிருக்கிறோம். அடுத்த வருஷத்தில், 1958–59-ல் 60 புது பஸ்கள் போடுவதற்கு பணம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதற்காக ஒரு புது கொள்கை ஒன்றையும் வரையறுத்திருக்கிறோம். இதுவரையிலும், ஏதோ அவசியம் ஏற்படும்பொழுது பஸ்கள் வாங்குவது, பிறகு சில காலத்திற்கு பஸ்கள் வாங்காமல் இருப்பது என்ற முறை கையாளப்பட்டு வந்தது. இனி சென்னை ராஜ்ய பஸ் துறை நடக்கின்ற முறையிலே வருஷம் ஒன்றுக்கு மொத்த பஸ்களில் ஏழில் ஒரு பகுதி புதுப்பிக்கப்படும். அதற்கான தேய்மான நிதியும் ஒதுக்கிவைப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். அந்த முறையில்தான் நடைமுறை வருஷத்தில் 25 லட்ச ரூபாயும், அடுத்த வருஷத்தில், 1958–59-ல் 29 லட்ச ரூபாயும்

27th March 1958] [Sri R. Venkataraman]

தேய்மான நிதிக்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. நாங்கள் இவ்வளவு பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருந்தாலும் அவைகள் எல்லாவற்றையும் ரோடில் விட முடியாது. ஒவ்வொரு பஸ்ஸிற்கும் ஆறு மாதங்களுக்கு ஒரு முறை 'ப்ரேக் சேர்டிபிகேட்' வாங்கவேண்டும். அந்த சேர்டிபிகேட்டை வாங்குவது என்றால், பஸ்ஸை ஒருநாள் 'ஓவர்ஹால்' செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. 1-40 p.m. மேலும் வருஷாந்திர ரிப்பேருக்காக பஸ்ஸை எடுத்துக்கொள்ளும்போது அதை இரண்டு நாட்கள் வெளியில் விடமுடிவதில்லை. அப்போது அதை பராமரிப்புக்கு அனுப்புகிறோம். இந்தக் காரணங்களால் இருக்கும் பஸ்கள் எல்லாவற்றையும் ரோடில் விடமுடியவில்லை. இப்போது ஒரு புதிய ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். அதாவது, ஸ்பேர் பஸ்கள் ஒதுக்கிவைத்து, எவ்வளவு ஷெட்யூல்கள் ஓட்ட வேண்டுமோ அவ்வளவு ஷெட்யூல்கள் ஓட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம். இப்போது, சென்னை நகரில் 330 ஷெட்யூல்கள் ஓட்டுவதற்குத்தான் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. வரும் வருஷத்தில் அந்த ஷெட்யூல்களை அதிகரித்து 345 ஷெட்யூல்களுக்குக் குறையாமல் ஓட்ட வேண்டுமென்று திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது. இந்த காரணங்களினால்தான் நாங்கள் சென்னை நகரத்தில் நெரிசல் நேரத்தில் பஸ்ஸில் செல்லும் மக்களுக்கு போதிய வசதி செய்துகொடுக்க முடியாத நிலைமையில் இருக்கிறோம். இந்தப் பிரச்னையைத் தீர்ப்பதற்கு சிலர் அபூர்வமான யோசனைகள் கூறுகிறார்கள். நிற்கும் பிரயாணிகளை ஏன் அனுமதிக்க வேண்டுமென்று அவர்கள் கேட்கிறார்கள். நானே பஸ் ஸ்டாண்டில் நின்று பார்த்திருக்கிறேன். அவசரமாகப் போகவேண்டியிருக்கையில் 'நின்றுகொண்டாவது போகிறேன்' என்று பிரயாணி சொல்லும்போது அதை அனுமதிக்காமல் பஸ்ஸை ஓட்டிக்கொண்டு போவதானது, சட்டத்திற்குட்பட்டு நடப்பதை பொறுத்தவரையிலும் உசிதமாக இருந்தாலும், மக்களுக்கு சேவை செய்யவேண்டும் என்பதைப் பொறுத்தவரையில் இன்றுள்ள நிலைமைக்கு உகந்ததாக இல்லை. பிற நாடுகளில் என்ன செய்கிறார்கள் என்று பார்த்தால், பிற நாடுகளில்கூட நெரிசல் நேரங்களில் நிற்கும் பிரயாணிகளை அனுமதிக்கிறார்கள் என்பது தெரிகிறது. ஆகவே, சர்க்கார் பஸ்களில் நிற்கும் பிரயாணிகள் இருப்பதால் பஸ்களை தேசியமயமாக்கக்கூடாது என்று சொல்வது, பஸ்களை தேசியமயமாக்கக்கூடாது என்று கூறுவதற்கு தகுந்த காரணம் ஆகாது என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

பஸ் பிரயாணிகளுக்கு பல வசதிகள் செய்துகொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்லப்பட்டது. இப்போது நாங்கள் சில பாதைகளில் ஸீஸன் டிக்கெட்டுகள் கொடுக்கிறோம். வரும் வருஷத்தில் புதிதாக நான்கு பாதைகளில் ஸீஸன் டிக்கெட்டுகள் கொடுக்க வேண்டுமென்று தீர்மானித்திருக்கிறோம். வரும் வருஷத்தில் அதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படும்.

டெப்போக்கள் திறக்க வேண்டுமென்று கனம் எதிர்க் கட்சித் தலைவர் சொன்னார். அது மிகவும் முக்கியமான விஷயம். அவைகளைத் திறப்பதற்கான முயற்சிகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. பல முயற்சிகள் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. நிலம் வாங்குவதற்காக 'அக்விஸிஷன் ப்ரொஸிடிங்ஸ்' எடுக்கவேண்டியிருக்கிறது. இன்னும் பல சில்லறைக் காரியங்கள் செய்யவேண்டியிருக்கிறது. பல சில்லறை காரியங்களைச் செய்யவேண்டியிருப்பதால் இந்த விஷயத்தில் இதுவரையில் காலதாமதம் ஏற்பட்டது. டெப்போக்களை கூடியசீக்கிரம் திறப்பதற்கான ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன என்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதே போல, கன்னியாகுமரியில் எவ்வளவோ சீக்கிரமாக 'வர்க்ஷாப்பை' ஆரம்பித்துவிடுவதற்காக முயற்சிகள் எடுத்துக்கொண்டேன். சட்டப்படி நில ஆர்ஜிதம் செய்வதில் காலதாமதம் ஏற்பட்டது. எனவே இந்தக் காரியம் மார்ச் 31-ம் தேதிக்குள் நிறைவேறவில்லை. இருந்தாலும் ஒர்க்ஷாப்பை சீக்கிரமே ஆரம்பிப்பதற்கு முயற்சிசெய்கிறேன் என்று சொல்லிக்கொள்வதுடன், அதுசம்பந்தமாக உபமானிய கோரிக்கை வரும்போது அதையும் ஆதரிக்க வேண்டுமென்று கனம் அங்கத்தினர்களை இப்போதே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இப்போது சர்க்கார் பஸ் நிர்வாகம் அதிகச் செலவை உண்டுபண்ணுவதாக (டாப் ஹெவியாக) இருக்கிறதென்று கூறப்பட்டது. அது தவறான அபிப்பிராயம் என்று சொல்ல விரும்புகிறேன். சென்னை

[Sri R. Venkataraman] [27th March 1958

ராஜ்யத்திலேயே மிகப் பெரிய பஸ் முதலாளி நான்தான். நான் ஓட்டும் பஸ்களின் மொத்த எண்ணிக்கை 450. எனக்கு அடுத்தபடியாக தனியாா 350 பஸ்கள் ஓட்டுகிருர்கள். அவர்கள் செய்யும் நிர்வாகச் செலவு அதிக மானது. அவர்கள் 3 டைரெக்டர்கள் வைத்திருக்கிருர்கள். ஒவ்வொரு டைரெக்டரும் மாதம் 2,000 ரூபாய் சம்பளம் வாங்குகிருர். டைரெக்டர்கள் தவிர ஜெனரல் மானேஜர் போன்ற உத்தியோகஸ்தர்கள் இருக்கிருர்கள். ஆனல், சர்க்காரில் ஒரு மந்திரிதான் பார்த்துவரும் 8 இலாகாக்களில் ஒரு இலாகாவான இந்த இலாகாவையும் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டி யிருக்கிறது. பஸ் இலாகாவுக்கு ஒரு கௌரவ டைரெக்டர் இருக்கிருர். அந்த இலாகா உள்விவகார இலாகாவில் ஒரு பகுதியாக இருக்கிறது. இதை யெல்லாம் பார்த்தால் சர்க்கார் பஸ் நிர்வாகம் அதிகச் செலவை உண்டு பண்ணுவதாக இல்லை என்பது தெரியும். ஆனல் ஸ்ரீ கல்யாணசுந்தரம் சொல்வதுபோல் முழு நேர அதிகாரியிடம் சர்க்கார் பஸ் நிர்வாகத்தை ஒப்படைத்து இந்த நிர்வாகத்தைத் திறமையாக இயங்கச்செய்ய வேண்டும் என்ற அபிப்பிராயம் வரவேற்கத்தக்கது.

பிரயாணிகளின் சௌகரியத்திற்காக பஸ் ஸ்டாப்புகளில் 'ஷெல்டர்கள்' அமைப்பதற்கு இந்த வருஷம் ரூ. 30,000 அளிக்கப்படுகிறது. அந்தப் பணத்தில் இந்த வருஷம் 15 ஷெல்டர்கள் கட்டமுடியும். ஒவ்வொரு வருஷமும் 15–30 ஷெல்டர்கள் கட்டினல் 3-4-5 வருஷங்களுக்குள் போதிய ஷெல்டர்கள் கட்டிவிட முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள் கிறேன். ஒரே வருஷத்தில் போதிய ஷெல்டர்கள் எல்லாவற்றையும் கட்டு வது சாத்தியமில்லை.

அடுத்தபடியாக, தொழிலாளர்களின் பிரச்னைகள்பற்றி குறிப்பிடப் பட்டது. கனம் அங்கத்தினர்கள் ஸ்ரீ சின்னதுரையும், ஸ்ரீ கல்யாணசுந்தர மும் அவைகளைப்பற்றி மிகவும் அழுத்தமாகப் பேசினர்கள். தொழி லாளர்கள் பிரச்னைகளில் சில எதிர்பாராத கஷ்டங்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. கன்னியாகுமரி ஜில்லாவில் இருக்கும் பஸ் தொழிலாளர்களுக்கு, அவர்கள் திருவாங்கூர்–கொச்சி ராஜ்யத்தில் இருந்தபோது சென்னை ராஜ்ய தொழிலாளர்களின் சம்பள விகிதங்களைப் போல் இல்லாமல் வேறு விதமாக சம்பள விகிதங்கள் இருந்தன. அவர்களைத் தேர்ந்தெடுத்து நியமிக்கும் விதிகளும் அங்கே வேறுவிதமாக இருந்தன: அதற்கு அந்த சர்க்கார் நிர்ணயித்திருந்த யோக்யதாம்சங்களும் வேறுவிதமாக இருந்தன. அங்கே சம்பள விகிதங்கள் உயர்வாகத்தான் இருந்தன. நம் சென்னை ராஜ்யத் துடன் அவர்கள் இணைந்தபோது, அவர்களுக்கு அதுவரை கிடைத்துவந்த சம்பள விகிதங்களில் எந்தவிதமான குறைப்பும் ஏற்படுத்தக்கூடாது என்ற நிபந்தனையை நாங்கள் ஒத்துக்கொண்டோம். அந்தப்படி நடந்துவரு கிறோம். அவர்கள் இந்த ராஜ்யத்துடன் இணைந்தபிறகு, கேரள ராஜ் யத்தில் பஸ் ஊழியர்களுக்கு அதிகச் சலுகைகள் கொடுத்திருக்கிருர்கள் என்ருல், அந்தச் சலுகைகளை இவர்களுக்கும் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்வது நிர்வாகத்தில் பெரிய கஷ்டத்தை உண்டுபண்ணும். அவர்கள் சென்னை ராஜ்யத்திலுள்ள இதர பஸ் தொழிலாளர்களின் சம்பள விகிதங் களுக்குச் சமமாக தங்கள் சம்பள விகிதங்களைத் மாற்றியமைத்துக்கொண்டு, அதற்குப் பிறகு இந்த மாதிரியான கோரிக்கைகளைக் எழுப்பினல் எந்த விதமான மனஸ்தாபமும் ஏற்படாது. நம் ராஜ்யத்தில் கொடுக்கப்படும் சலுகைகளில் சில, மற்ற ராஜ்யங்களில் கொடுக்கப்படும் சலுகைகளைவிட உயர்வாக இருக்கலாம். வேறு சில சலுகைகள் மற்ற ராஜ்யங்களில் உள்ள அளவைவிட இங்கே குறைவாக இருக்கலாம். ஆகவே எந்த ஒரு சலுகை யையும், மற்ற ராஜயங்களில் கொடுக்கப்படும் அளவிற்கு இங்கே கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்பது அவ்வளவு உசிதமல்ல என்றுதான் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு சலுகையை குறைவான வரம்பிற்குட்பட்டுக் கொடுத் தால் இன்னெரு சலுகையை அதிகமான அளவிற்குக் கொடுக்கிருேம். ஆனல் கனம் நண்பர் ஸ்ரீ கல்யாணசுந்தரம் சொன்னதுபோல எல்லா பஸ் தொழிலாளர்களுக்கும் ஒரே மாதிரியான சம்பள விகிதங்களை நிர்ண யிக்கமுடியுமா என்பதையும், அதற்கு என்ன செய்யவேண்டும் என்பதை யும்பற்றி இப்போது அரசாங்கத்தார் பரிசீலனை செய்துகொண்டிருக்கிருர்கள். ஸ்ரீ கல்யாணசுந்தரம் கூறிய யோசனையை கவனிக்கிறேன். இதைப்

27th March 1958] [Sri R. Venkataraman]

பொறுத்தவரையில், தொழிலாளர்கள் எல்லோரையும் கூட்டி அவர்களுடன் நேரிடையாக விவாதிப்பதென்று முடிவுசெய்திருக்கிறேன். இந்தப் பிரச்னையில் நல்ல முடிவுகள் ஏற்படும் என்றுதான் நான் நம்புகிறேன்.

சர்க்கார் பஸ் நிர்வாகத்தை இன்னும் நன்ருக நடத்துவதற்கான யோசனைகள் பெறுவதற்காக, ஒரு விசாரணைக் கமிட்டியை நியமிக்க வேண்டுமென்று கனம் எதிர்க்கட்சித் தலைவர் சொன்னார். அதில் சில கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. தனியார் துறையில் ஈடுபட்டிருக்கிறவர்களைப் போட்டு விசாரணை செய்யுங்கள் என்று சொன்னால், குற்றங்குறைகளை எடுத்துச் சொல்ல முன் வருகிறார்களேயல்லாமல், நல்ல முறையில் இன்னும் முன்னேற்றப்பாதையில் கொண்டு செல்வதற்கான அறிகுறிகள் இதற்கு முன்னால் நியமித்த கமிட்டியில் காணப்படவில்லை என்று தெரிவித்துக் கொண்டு, இதற்கு மாறாக மத்திய சர்க்கார் சர்வதேச தொழிலாளர் சம்மேளனத்திலிருந்து ஐ.எல்.ஓ. சம்மேளனத்திலிருந்து ஒரு நிபுணரை அமர்த்திக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறோம். அந்த விதமான ஐ.எல்.ஓ. எக்ஸ்பெர்ட் வருவாரானால் நல்ல முறையில் திருத்தி அமைத்து எந்த வகையில் இதற்கான முடிவுகளைச் செய்ய முடியுமோ, அதற்கு எங்களாலான முயற்சிகளைச் செய்கிறோம் என்று இந்தச் சபைக்கு நான் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். 1-50 p.m.

அடுத்தபடியாக இன்னும் சிறு சிறு பிரச்னைகள் இருக்கின்றன. நடுப்பகலில் உணவு கொண்டுபோவது கூடைகளை எடுத்துக் கொண்டு போவது போன்றவைகள் இருக்கின்றன. இதை நான் நேரடியாகப் பார்த்து இதற்கு என்னென்ன வசதிகள் செய்து கொடுக்க முடியுமோ, அவைகளைச் செய்து கொடுக்க முயற்சிக்கிறேன் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தொழிலாளர்கள் சம்பந்தமான பிரச்னைகளைப் பற்றி நேரடியாகப் பேசப்போகிறேன் என்று சொன்னபடியால் அதைப் பற்றி அதிகம் கூற நான் இப்போது முன் வரவில்லை.

இன்னும் நம் நிர்வாகத்திலே ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் அதிகமாக இருக்கிறது என்றும், வீணாகப் போகிறது என்றும் சொல்லப்பட்டது. இதற்கு முன்னால் ஸ்பேர் பார்ட்ஸைப் பார்க்க ஒரு உத்தியோகஸ்தர் கூட இல்லை. நடைமுறை வருஷத்தில் ஸ்டோர்ஸ் ஆபீஸர் ஒருவரை நியமித்திருக்கிறோம். இந்த ஸ்டோர்ஸ் ஆபீஸர், என்னென்ன ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்கப்பட்டன, யார் யாருக்கு எந்தெந்தத் தேதியில் உபயோகத்திற்குக் கொடுக்கப்பட்டன என்று பார்த்துக்கொள்கிறார். ஒரு ஸ்பேர் பார்ட்டை மாற்ற வேண்டுமென்று சொன்னால், உடைந்த அல்லது ஓட்டையான ஸ்பேர் பார்ட்டை காண்பித்துத்தான் வேறு ஸ்பேர் பார்ட்டை வாங்க வேண்டுமென்று விதிகூட இருக்கிறது; இது இந்த வருஷம் அமுலில் நடந்து வருகிறது. இன்னும் குறைபாடுகள் இருக்கிறதா என்பதையும் நான் கண் காணிப்பாகப் பார்த்துக் கொள்ள முயற்சி செய்கிறேன் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இந்த இலாகாவானது வெற்றிகரமாக நடந்திருக்கிறது என்பதைப் பற்றி எல்லோரும் ஒத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த அளவுக்கு வெற்றிகரமாக இருக்க ஒத்துழைத்த முக்கியமாக தொழிலார்களுக்கும், மற்றும் இடை நடத்திய நிர்வாக உத்தியோகஸ்தர்களுக்கும் பாராட்டுதலைத் தெரிவிக்கவேண்டும். முக்கியமாகத் தொழிலாளர்களுக்குச் சொல்ல வேண்டியது என்னவென்றால் கடந்த காலத்தில் சட்டசபையில் இந்த விதமான விவாதம் நடக்கும்போது கண்டக்டர்கள் சரியாக நடந்து கொள்வதில்லை என்றெல்லாம் சொல்லுவது வழக்கம். இந்த ஆண்டு அந்த மாதிரி எந்த விதமான புகாரும் சொல்லாமலும், நல்ல முறையில் நடக்கிறார்கள் என்று சொல்வதும் மிக்க மகிழ்ச்சியைக் கொடுக்கத்தக்க விஷயம். அவர்கள் தங்கள் ஒத்துழைப்பை இன்னும் அதிகமாகக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[27th March 1958

SRI T. S. RAMASWAMY PILLAI : May I know what is the reaction of the Government in regard to the proposal for the recruitment of personnel through the Public Service Commission.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : கண்டக்டர், டிரைவர் முதலியவர்களை பப்ளிக் ஸர்விஸ் கமிஷன் மூலமாக நாம் எடுக்கவேண்டுமென்று சொல்வது அவ்வளவு உசிதமாகப்படவில்லை. ஏனென்றால் சாதாரணமாக பப்ளிக் ஸர்வீஸ் கமிஷன் ஒருவரைத் தேர்ந்தெடுக்கவேண்டுமென்று சொன்னால், குறைந்தது 8 மாதங்கள் ஆகின்றன. சென்னை ராஜ்யத்தில் ஒரு களார்க்கைத் தேர்ந்தெடுக்க எவ்வளவு காலம் ஆகிறது என்று நமக்குத் தெரியும். ஆனால் இதை மாற்றி அமைக்க வேறு யோசனை இருக்கிறதா என்பதை—தனியாக ஒருவர் பொறுக்கி எடுக்காமல், ஒரு கமிட்டி மூலமாக எடுக்க முடியுமா என்பதை—ஆலோசனை செய்கிறேன்.

DEPUTY SPEAKER : The question is—

"That the allotment of Rs. 1,77,50,600 under Demand XXXII—Road Transport Schemes—Working Expenses be reduced by Rs. 100".

The cut motion was put and declared lost.

A poll was demanded, and the Division bell was rung.

DEPUTY SPEAKER : I will put the cut motion to the vote of the House again. The question is—

"That the allotment of Rs. 1,77,50,600 under Demand XXXII—Road Transport Schemes—Working Expenses be reduced by Rs. 100".

The cut motion was put and lost and the poll was not pressed.

DEPUTY SPEAKER : The question is—

"That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,77,50,600 under Demand XXXII—Road Transport Schemes—Working Expenses".

The demand was put and carried and the grant was made.

DEPUTY SPEAKER : The House will now adjourn and meet again at 8-30 on Friday, the 28th March 1958.

1-58 p.m. The House then adjourned.